Canada Commission royale d'enquete
sur le pilotage
Audiences (v. 71-73 in 1 volume) 1963
1968

A (24) 715

ROYAL COMMISSION

ON

PILOTAGE

HEARINGS

HELD AT

MONTREAL, P.-Q.

VOLUME No.: 71-73

DATE:

2 octobre 1963.

TEXTE FRANCAIS.

OFFICIAL REPORTERS
ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
BOARD OF TRADE BLDG.
11 ADELAIDE ST. W.
TORONTO

364-5865 364-7383


LIBRARY
JUN 8 1971
UNIVERSITY OF TORONTO

C A N A D A

COMMISSION ROYALE D'ENQUÊTE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

PRÉSENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S., Président

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire,
Monsieur GILBERT NADEAU, secrétaire.

Me MAURICE JACQUES,
procureur de la Commission.

Me MARC LALONDE, c.r.,
procureur de la Fédération des Pilotes du St-Laurent;
procureur de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent;
procureur de la Corporation des Pilotes du St-Laurent Central;
procureur de la Corporation des Pilotes du Port de Montréal;
procureur de la Corporation des Pilotes du Fleuve et de la Voie Maritime du St-Laurent;
procureur de la Corporation des Pilotes du Haut St-Laurent.

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
procureur de la Canadian Merchant Service Guild.

Me J. MAHONEY,
procureur de la Dominion Marine Association.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
procureur de la Fédération des Armateurs du Canada.

Me R. MACGILLIVRAY,
procureur du Ministère des Transports.

VOLUME 71 - Page 9,098 à 9,233

TEXTE FRANÇAIS - SÉANCE DU 2 OCTOBRE 1963.



ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

C A N A D A

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S., Président

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire,
Monsieur GILBERT NADEAU, secrétaire.

Me MAURICE JACQUES,
procureur de la Commission:

Me MARC LALONDE, c.r.,
procureur de la Fédération des Pilotes du St-Laurent:
procureur de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent:
procureur de la Corporation des Pilotes du St-Laurent Central:
procureur de la Corporation des Pilotes du Port de Montréal:
procureur de la Corporation des Pilotes du Fleuve et de la Voie Maritime du St-Laurent:
procureur de la Corporation des Pilotes du Haut St-Laurent:

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
procureur de la Canadian Merchant Service Guild:

Me J. MAHONEY,
procureur de la Dominion Marine Association:

Me JEAN BRISSET, c.r.,
procureur de la Fédération des Armateurs du Canada:

Me R. MACGILLIVRAY,
procureur du Ministère des Transports:

VOLUME 71 - Page 3,098 à 3,253

TEXTE FRANCAIS - SEANCE DU 2 OCTOBRE 1963.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

I N D E X

SEANCE DU 2 OCTOBRE 1963.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

CANADA

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S., Président

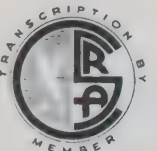
Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire,
Monsieur GILBERT NADEAU, secrétaire.

Le deuxième jour d'octobre, l'an mil neuf cent soixante et trois, a comparu comme témoin:

Capitaine VILANDRE LAFLEUR -

INTERROGE par Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Pourriez-vous donner votre nom et votre âge, capitaine?
R Vilandré Lafleur, 42 ans.
Q Vous êtes pilote de la circonscription de pilotage de Québec?
R Oui monsieur.
Q Depuis quelle année?
R Depuis mil neuf cent cinquante-deux (1952).
Q Pourriez-vous dire à la Commission quelle a été votre expérience en mer avant de devenir pilote?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

R Bien, j'ai commencé à naviguer en mil neuf cent trente-huit (1938) comme matelot, sur des bateaux anglais, pour faire à peu près la moitié de mon temps, et l'autre moitié sur des bateaux américains.

J'ai été ensuite reçu officier, au commencement de la guerre, et puis j'ai servi comme officier pour Imperial Oil, tout le temps de la guerre, sur les pétroliers.

Après la guerre, j'ai été reçu capitaine, j'ai été capitaine pendant six ans pour deux ou trois compagnies.

Q Après la guerre, vous dites que vous avez été capitaine?

R Capitaine au cabotage.

Q Au cabotage de quelle année à quelle année, environ?

R De mil neuf cent quarante-six (1946) ou mil neuf cent quarante-sept (1947) jusqu'en mil neuf cent cinquante et un (1951) ou mil neuf cent cinquante-deux (1952)..... mil neuf cent cinquante-deux (1952).

Q Et vous avez effectivement agi comme maître à bord de navires, capitaine à bord de navires?

R Comme capitaine, oui.

Q Le cabotage dont vous parlez, vous l'avez effectué spécialement sur le St-Laurent?

R J'en ai eu sur le St-Laurent; j'ai été aussi entre Miami et Cuba un bout de temps, et dans le golfe, autour de Terreneuve, surtout sur le St-Laurent.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q De quel certificat maritime êtes-vous détenteur?
R Pardon?
Q Quel certificat maritime possédez-vous?
R J'ai un certificat de capitaine "home trade", qu'ils appellent, et deuxième officier au long cours.
Q Quelle classe de pilote occupez-vous à l'heure actuelle?
R Dans la classe B.
Q Depuis quelle année?
R Bien, depuis que les classes ont été établies, depuis mil neuf cent soixante et un (1961).
Q Est-ce que vous étiez pilote spécial antérieurement aux classifications, en mil neuf cent soixante (1960), soixant e et un ("61)?
R Oui, avant la classification, oui, j'étais en dernier pour Saguenay Terminals, et j'ai été aussi pilote spécial pour Sutcliffe Shipping.
Q Pour Sutcliffe?
R Sutcliffe Shipping.
Q Durant combien d'années avez-vous été pilote spécial?
R Pendant quatre ou cinq ans.
Q Est-ce que vous occupez actuellement une fonction d'administrateur à l'intérieur de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent et l'Association des Pilotes Licenciés pour le Havre de Québec et en Aval?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

R Oui, je suis administrateur pour la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent.

Q Depuis quelle date?

R Depuis mil neuf cent soixante (1960).

Q Est-ce qu'antérieurement, vous avez occupé quelque poste, officiellement, dans l'Association des Pilotes Licenciés pour le Havre de Québec et en Aval?

R Non.

Q Est-ce qu'antérieurement, vous vous étiez présenté à quelque poste officiel?

R Je m'étais présenté plusieurs fois.

Q Est-ce que vous occupez un poste d'officier? Je veux dire: président, vice-président ou secrétaire-trésorier de la Corporation, ou si vous êtes simplement administrateur, à l'heure actuelle?

R Non, je suis aussi président du comité d'admission et de promotion.

Q Maintenant, au conseil d'administration même de la Corporation, vous n'êtes qu'administrateur, à l'heure actuelle, si je comprends bien?

R Administrateur.

Q Est-ce que vous siégez sur d'autres comités que le comité d'admission et de promotion?

R Bien, je suis aussi sur le jury d'examen, et puis je suis aussi administrateur dans la Fédération.

Q Si je comprends bien, vous êtes aussi, alors, membre délégué de la Fédération, pour être administrateur?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

R Oui.

Q Depuis quand vous occupez-vous de la fonction du président du comité d'admission et de promotion?

R Ah, depuis que ç'a été fondé, en mil neuf cent soixante (1960).

Q Et depuis quand occupez-vous une fonction au jury d'admission au pilotage?

R Ah, depuis que je suis administrateur aussi.

Q Depuis que vous êtes administrateur, depuis mil neuf cent soixante (1960)?

R Depuis mil neuf cent soixante (1960).

Q Quand est-ce que les jury d'examens ont été mis sur pied, tels qu'ils existent actuellement, avec trois représentants des pilotes et deux représentants du ministère des Transports?

R C'a été mis en pratique en mil neuf cent soixante et un (1961), quand la loi a été approuvée par l'autorité.

Q Vous référez sans doute au règlement modifiant le règlement général de la circonscription de Québec, approuvé par le gouverneur général en conseil le 23 mars 1961?

R C'est ça.

Q Qui est votre règlement d'apprentissage, à l'heure actuelle?

R C'est ça.

Q Est-ce que le jury d'examen existait antérieurement?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



R Il y avait un jury d'examen pas mal dans le même genre.

Q Maintenant, siégiez-vous sur le jury d'examen, antérieurement au vingt-trois (23) mars mil neuf cent soixante et un (1961)?

R Oui.

Q Je voudrais vous poser un certain nombre de questions, capitaine, en rapport avec vos fonctions au comité d'admission et de promotion, en particulier en rapport avec votre système d'apprentissage, et j'aimerais que vous référiez aux règlements généraux de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent, en particulier au règlement général numéro 1 qui a été produit devant cette Commission comme pièce672, et en particulier à l'article 40. Le comité dont vous êtes président est bien le comité prévu à l'article 40, n'est-ce pas?

R Oui monsieur.

Q Quels sont les principaux - tout d'abord, qui élit les membres - combien y a-t-il de membres dans ce comité et qui les élit?

R Il y a quatre membres, il y en a deux qui sont élus par l'assemblée générale et les deux autres sont nommés par le conseil d'administration de la Corporation.

Q Et quelles sont les principales fonctions remplies effectivement en vertu du règlement, par ce comité d'admission et de promotion?

R Les principales, - il y en a juste


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

une en réalité, c'est de s'occuper des apprentis, de voir à suivre leur cours, de leur faire donner des cours, de s'occuper de leurs voyages, voir à ce que la procédure soit suivie, faire différentes recommandations pour les apprentis.

Q Est-ce que vous vous occupez aussi des aspirants-apprentis?

R Des aspirants-apprentis, oui, on tient la liste à la page tout le temps pour essayer de savoir où sont rendus les aspirants-apprentis, quel service en mer ils ont fait, s'ils vont être disponibles quand on en aura besoin, s'ils ont passé leur certificat, s'ils ont été à l'école de la marine.

Q Vous avez référé à la discipline des apprentis, par exemple, est-ce que vous avez quelques pouvoirs disciplinaires à l'égard des apprentis?

R Non, on n'a aucun pouvoir disciplinaire à l'égard des apprentis, seulement, on peut faire des recommandations aux apprentis, leur écrire unelettre et leur suggérer une meilleure discipline, ou si..... ça ne fait pas, on peut toujours faire rapport à l'autorité, leur demandant de nous aider dans la discipline.

Q Est-ce que vous avez jamais eu l'occasion d'écrire des lettres aux apprentis pour leur recommander une meilleure discipline?

R Oui, c'est arrivé assez souvent.

Q Et quelles sont les observations qui sont contenues dans ces lettres que vous envoyez - que vous avez envoyées dans le passé?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



R .....

Q En général, à quoi est-ce que ça se rapporte?

R Ca se rapportait surtout au nombre de voyages et aux absences des apprentis, et à leur..... quand ils demandaient un congé, soit pour s'absenter du pilotage; c'est surtout sur ce rapport-là qu'on envoyait des lettres.

Q Et est-ce que vous avez quelque - vous avez parlé de vérification, vous avez parlé de vérification des voyages accomplis par les apprentis. De quels moyens disposez-vous pour vérifier les voyages accomplis par les apprentis?

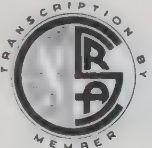
R Bien, on peut aller voir le surintendant qui eux ont tous les records et tous les voyages que les apprentis ont faits; on va là, on peut se servir de leurs livres, ils nous les prêtent, et on peut se rendre compte combien de voyages ils ont fait.

Q Est-ce que vous recevez une copie des cartes de voyages accomplis par les apprentis?

R Non, pas une copie de cartes; nous recevons seulement le montant des voyages qu'ils ont faits, soit pendant une semaine ou quinze jours.

Q Est-ce que vous avez quoi que ce soit à voir avec le dispatching des apprentis?

R Bien, on leur a fait un programme pour leur suggérer d'essayer de suivre telle et telle manière de dispatching; on leur a même écrit des lettres que s'ils ne se conformaient pas à ce genre de règlements-


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

là, qu'on verrait l'autorité pour essayer de voir à ce qu'ils se conduisent bien, et faire des voyages raisonnablement.

Q Je vous montre deux documents: L'un daté du vingt-neuf (29) mars mil neuf cent soixante et un (1961), signé par le capitaine Gaston Rousseau, président de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent et monsieur Albert Hamel, surveillant des pilotes, pour le ministère des Transports, intitulé "Règlement de dispatching pour les apprentis-pilotes du district de Québec."

R Oui, ça, ç'avait été préparé par le comité d'admission et de promotion, et ç'a été passé au conseil d'administration, et le président l'avait signé et envoyé.

Q Est-ce qu'il y avait eu consultation avec le surintendant - le surveillant des pilotes local?

R Oui, avant de faire quoi que ce soit, on demande toujours la permission au surintendant, pour s'arranger avec, pour essayer de faire ça.

Q Et ces règlements ont été effectivement préparés par le comité d'admission et de promotion?

R Oui, c'est ça.

Q C'est le comité d'admission et de promotion qui a eu l'initiative de préparer ces règlements?

R C'est toujours le comité d'admission et de promotion qui s'occupe des apprentis, en général.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q Je vous montre un autre document daté du dix-huit (18) avril mil neuf cent soixante et un (1961), intitulé aussi "Règlement de dispatching pour les apprentis-pilotes pour les circonscription de pilotage de Québec,"signé cette fois par monsieur Gaston Rousseau, président de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent et monsieur J. Arthur Maheux pour Albert Hamel, surveillant des pilotes.

Est-ce que vous avez eu connaissance aussi de ces règlements?

R Oui, j'ai travaillé sur les règlements.

Q Est-ce qu'il y a une raison pour laquelle - est-ce qu'il y a une différence entre ces deux règlements, le premier du vingt-neuf (29) mars et le second du dix-huit (18) avril mil neuf cent soixante et un (1961)?

R Là, il faudrait que je le relise au complet, je ne me souviens plus de la différence entre les deux, mais il y avait certainement une différence pour y en avoir un autre.

Q Est-ce qu'il y a eu d'autres règlements de dispatching de préparés depuis mil neuf cent soixante et un (1961), ou si ce sont encore ces règlements qui s'appliquent?

R Ce sont encore ces règlements qui s'appliquent.

Q Votre Seigneurie, ces règlements font partie des bulletins envoyés aux membres, et qui sont déjà déposés devant cette Commission. Alors, avec


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



les dates et le titre, on pourra facilement les retraçer. Le numéro de la pièce est 688.

Savez-vous si antérieurement à mil neuf cent soixante et un (1961) il existait des règlements de dispatching, c'est-à-dire antérieurement à ceux dont je viens de vous faire prendre connaissance?

R C'est-à-dire qu'avant que le comité d'admission et de promotion s'occupe des apprentis, je ne crois pas qu'il y avait aucun règlement spécifique pour les apprentis, du moins, il n'y avait pas de mon temps. Entre les deux, là, je ne sais pas, mais il n'y en avait pas de mon temps.

Q Avant la formation du comité d'admission et de promotion, êtes-vous en mesure de dire qui s'occupait des apprentis sous les différents aspects que vous avez mentionnés: Surveillance des voyages accomplis, dispatching, ainsi de suite?

R Bien, personne ne s'occupait des apprentis. La seule chose qu'il y avait: Il y avait l'autorité qui s'occupait de garder le nombre de voyages que les apprentis avaient faits, mais ensuite de ça, ils étaient laissés à eux-mêmes, et personne ne s'occupait d'eux autres.

Q Est-ce qu'il y avait des règles de dispatching qui s'appliquaient aux apprentis? Est-ce que le surveillant local, par exemple, avait préparé des règlements?

R Non. Tout ce qu'il y avait, c'était les "by-laws" du pilotage; c'était la seule chose qu'il



y avait.

Q Et savez-vous s'il se donnait des cours aux apprentis?

R Non, il ne s'en donnait pas.

Q Antérieurement à mil neuf cent soixante (1960)?

R Non, il ne s'en donnait pas; les apprentis tâchaient d'étudier entre eux autres et de se questionner, des choses comme ça, mais il n'y avait pas de cours officiel.

Q Maintenant, quels sont - vous avez mentionné donc - excusez-moi - vous avez mentionné comme principale fonction du comité d'admission et de promotion cette fonction de surveillance des apprentis. Est-ce que le comité d'admission et de promotion exerce quelque surveillance que ce soit sur les pilotes brevetés aux-mêmes quant à l'exercice de leur profession, en relation avec les apprentis?

R Non, le comité de promotion et d'admission s'occupe strictement des apprentis; il ne s'occupe pas d'autre chose.

Q A supposer que vous ayiez un pilote qui refuse catégoriquement de prendre un apprenti à bord, est-ce que ça relève du comité d'admission et de promotion? Est-ce que vous avez quoi que ce soit à faire avec ça?

R Oui, dans un cas comme ça, ça devient la discipline des apprentis, et on peut s'enquérir et savoir pourquoi le pilote aurait refusé de


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

prendre un apprenti, soit une question de discipline quelconque, là on s'en occuperait.

Q Est-ce que c'est déjà arrivé, un cas comme celui-là, où vous avez exercé une certaine surveillance quant à la conduite des pilotes brevetés à l'égard des apprentis eux-mêmes?

R Oui, c'est arrivé une fois. Un pilote avait refusé d'embarquer un apprenti. Alors, le comité d'admission et depromotion a écrit à l'autorité lui demandant de se renseigner et de faire une enquête et de savoir pourquoi, si c'était la faute de l'apprenti, parce qu'il n'avait pas assez de discipline, ou si c'était simplement le pilote qui s'adonnait à être de mauvaise humeur, qui ne voulait pas avoir d'apprenti. On avait écrit au surintendant local qui nous avait répondu qu'il avait fait son enquête.

LE PRESIDENT:

Q Qu'est-ce qu'il vous avait répondu?

R Il a fait une enquête, il nous a répondu, ç'a pris un bout de temps avant qu'il vienne à bout de savoir ce qui s'était passé avec le pilote, mais finalement il a fini par avoir une réponse.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Pourriez-vous expliquer à la Commission quelles sont les relations entre le comité d'admission et depromotion, le conseil d'administration de la Corporation et l'autorité de pilotage représentés

par le surveillant local?

R Bien, le conseil - c'est-à-dire le comité d'admission et de promotion, tout ce qu'il fait, ce sont des recommandations, et il suit les apprentis; ensuite, il fait des recommandations au bureau, à l'administration du pilotage et puis l'administration du pilotage fait rapport aussi au gouvernement.

Ce sont des suggestions tout le long.

Q Est-ce que vos relations sont directement avec le surveillant local, ou si vos relations se font par l'intermédiaire du conseil d'administration?

R Elles se font par l'intermédiaire du conseil d'administration.

Q Est-ce que vous avez quelques relations directes, en tant que comité d'admission et de promotion, avec l'institut de marine de la province de Québec, par exemple?

R Oui, quelques fois, on va avoir de la correspondance pour quelques suggestions, et puis, ce sont eux qui nous fournissent les locaux, d'habitude, ils s'occupent d'avoir un local pour nous, pour donner nos cours d'hiver.

Ensuite, il y a une rémunération pour les professeurs d'hiver, qui n'est pas supposée, mais tout de même, il y en a une, et c'est l'école de Rimouski qui s'en occupe.

Q Ces relations avec l'école de Ri-

mouski qui s'en occupe.

Q Ces relations avec l'école de Rimouski, est-ce que vous passez par le conseil d'administration, ou si vous faites directement ça?

R En général, on passe par le conseil d'administration. Peut-être qu'on peut rencontrer ces gens-là et en parler, mais lorsqu'il s'agit de quelque chose d'officiel, ça passe par le conseil d'administration.

Q Je reviendrai tout à l'heure sur les cours d'hiver que vous avez mentionnés, mais est-ce que ces cours d'hiver, c'est organisé par l'institut de marine, ou par les pilotes?

R Non, c'est organisé par les pilotes, par le comité d'admission et de promotion.

Q Maintenant, vous avez mentionné que vous siégez au jury d'examen? Qui vous a nommé comme représentant des pilotes au jury d'examen d'admission au pilotage?

R Le conseil d'administration.

Q Est-ce que vous avez siégé régulièrement aux séances de ce jury d'examen, depuis que vous avez été nommé en mil neuf cent soixante (1960)?

R Ah, j'ai été sur tous les examens.

Q Sur tous les examens?

R Oui.

Q Pourriez-vous brièvement expliquer à la Commission quelle était la procédure en matière d'apprentissage, avant l'adoption du règlement du vingt-trois (23) mars mil neuf cent soixante et un (1961), en


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



ce qui concerne par exemple la liste des aspirants-apprentis, la liste des apprentis, l'entraînement donné aux apprentis et les examens qu'ils avaient à passer?

R Avant mil neuf cent soixante (1960)?

Q Mil neuf cent soixante et un (1961); le règlement est du vingt-trois (23) mars mil neuf cent soixante et un (1961)?

R Bien, tout ça, dans ce temps-là, d'abord il y avait une liste d'apprentissage qui pouvait avoir jusqu'à 125, des fois 150 noms, comme dans mon cas, j'étais cent trente-septième, je pense, quand je suis entré dans le pilotage. Là-dedans, il pouvait y en avoir peut-être 70, 75, on ne savait jamais, il n'y avait aucun moyen de savoir si ces gens-là étaient réellement intéressés; il y en avait qui donnaient leurs noms sur la liste, et ça demeurait là pendant une longue période, et, les apprentis, s'ils avaient les qualifications requises, ont ne le savait pas; c'est à la dernière minute qu'on le savait.

Une fois reçu apprenti-pilote, il fallait qu'il fasse cinq ans à faire les voyages règlementaires, tant par année, et au bout de cinq ans, il y avait un examen final.

Entre temps, si par exemple un candidat ne s'occupait pas de son affaire, la seule minute qu'on le savait, c'était à la fin, au dernier examen; il pouvait prendre son temps pendant cinq ans, et il y avait l'examen final.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q Alors, continuez?

R Après l'examen final?

Q Est-ce qu'il y avait une surveillance quelconque qui s'exerçait, d'après votre expérience?

R Bien, une surveillance, il y avait toujours le surintendant des pilotes qui pouvait exercer une surveillance quelconque, mais pas au point de vue de donner des cours, ou voir si l'apprenti avait des capacités ou des choses comme ça; il n'y avait personne pour s'occuper de ça, parce qu'il n'y avait pas d'examen. Alors, il y avait l'histoire de l'examen qui arrivait après cinq ans, ou même ça pouvait prendre dix ans avant l'examen final; il y en a même qui ont été apprentis quinze ans. Alors, ils ont passé un examen au bout de quinze ans.

Q Maintenant, quels ont été les motifs de ce changement, en mil neuf cent soixante et un (1961)? Est-ce que vous croyez que l'ancien système ne produisait pas de bons pilotes?

R Ah, ce n'est pas parce qu'il ne produisait pas de bons pilotes, mais il y a différents points techniques, différents instruments qui sont sortis, il y a eu toutes sortes de choses, des instruments modernes, des manières plus modernes, alors on a décidé qu'il serait probablement temps de changer de manière, changer de système.

Q Est-ce qu'il y a eu, à votre connaissance, des observations du ministère des Transports, du comité de pilotage, en rapport avec l'ancien système d'apprentissage?



R Oui, ça c'était avant mil neuf cent soixante (1960); il y avait de la correspondance au bureau quand on est entré dans l'administration; il y avait des suggestions du département des Transports d'abandonner la liste des apprentis telle qu'elle était faite, parce que justement il y avait trop de noms et trop de gens sur cette liste-là qui n'étaient pas intéressés au pilotage.

Alors, ils suggéraient déjà de faire des réformes, et puis de changer la manière de l'apprentissage un peu, d'avoir une liste avec seulement des gens qualifiés.

Alors, c'est là que ce bureau-là, dans le temps, avait nommé un comité pour s'occuper de cette chose-là.

Q Je vous montre une photocopie de deux lettres venant de monsieur Alan Cumyn, director of Marine Regulations, lettre du vingt-six (26) juin mil neuf cent cinquante-neuf (1959), à monsieur Wilfrid Ménard, secrétaire-trésorier de l'Association des Pilotes Licenciés pour le Havre de Québec et en Aval, et l'autre du vingt (20) juillet mil neuf cent cinquante-neuf (1959) adressée à monsieur Roland Barras, président de la même association. Est-ce que vous avez eu l'occasion de prendre connaissance de ces deux lettres-là?

R Ce sont les lettres desquelles j'ai parlé.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q Dans lesquelles on demandait...
R Dans lesquelles on demandait de changer de système.
Q Je désirerais déposer ces deux lettres, Votre Seigneurie, en liasse, sous la cote 727: Lettre de l'autorité de pilotage de l'Association des Pilotes Licenciés pour le Havre de Québec et en Aval, en date du vingt-six (26) juin et du vingt (20) juillet mil neuf cent cinquante-neuf (1959), en rapport avec la modification du système de pilotage.

Alors, en.... après cette lettre, en mil neuf cent cinquante-neuf (1959), vous avez mentionné qu'un comité avait été mis sur pied. Qui avait mis ce comité sur pied, et quelles ont été les activités de ce comité?
R Ce comité-là avait été formé avant que nous rentrions dans ce bureau-là; il avait été nommé par l'ancien bureau de direction, pas la Corporation, mais l'Association, dans le temps, et puis leurs fonctions étaient d'essayer de trouver une formule quelconque pour un nouveau système d'apprentissage.
Q Alors, avant que vous deveniez comme administrateur - vous deveniez administrateur, ce comité avait été formé?
R Oui.
Q Est-ce qu'il avait commencé ses activités avant que vous ne soyez élu administrateur?
R Oui, ils avaient commencé; ils avaient eu, je ne sais pas combien de sessions dans le


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



temps, mais ils avaient fait des recommandations déjà au bureau.
Q Et lorsque vous avez été élu administrateur, que'est-il arrivé de ce comité?
R J'ai été nommé président de ce comité-là pour continuer à étudier la chose. Ils étaient déjà sept là-dedans; ç'a fait huit avec moi.
Q Si je comprends bien, vous avez gardé les mêmes membres qui avaient été nommés par l'ancien conseil d'administration?
R Ah oui, les mêmes; ils avaient déjà commencé à étudier le système.
Q Et ce comité a continué à faire son travail sous votre présidence?
R Justement.
Q Ultérieurement, quelles ont été les activités de ce comité?
R Les activités, d'abord, on a engagé les services de monsieur Jean-Marie Martin qui était alors doyen de la Faculté des Sciences Sociales à l'université.
Q A Laval?
R A l'Université Laval, pour nous aider à former un nouveau systeme et avoir un systeme de transition pour passer d'un à l'autre, et faire des suggestions pour changer.... pour pouvoir..... pour pourvoir changer d'un systeme à l'autre.
Q Quel était le principal objet pour lequel vous faisiez cette revision des règlements en


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



mil neuf cent soixante (1960)?

R Le principal objet était de remonter le standard des apprentis, pour essayer de faire mieux.

Q Est-ce que vous avez eu plusieurs réunions,ce comité-là?

R Ah mon Dieu, on avait plusieurs réunions, plusieurs fois par semaine; ç'a commencé par des réunions avec monsieur Martin et le comité, pendant plus d'un mois, presque deux mois; et ensuite le comité et monsieur Martin ont rencontré le bureau d'administration, le conseil d'administration.

Q Dela Corporation?

R De la Corporation, qui ont aussi étudié ce projet-là, et ils se sont rencontrés plusieurs fois, encore une fois, et puis finalement, quand on a calculé que le projet était à peu près à la page, le conseil d'administration de la Corporation en a envoyé un "brief", si on veut, au gouvernement.

Ensuite, une fois que l'autorité a eu pris connaissance du "brief", ils sont venus à Québec...... ah mon Dieu..... six ou sept fois, je crois. C'a été étudié de nouveau. Il y en a encore, des projets, qui sont encore à l'étude.

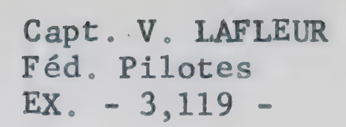
Q Et est-ce que vous avez eu l'occasion, en tant que comité de revision des règlements, de préparer des mémoires sur le sujet?

R Des mémoires.....

Q Vous avez référé à un mémoire qui avait été expédié à Ottawa, à l'autorité de pilotage?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER





R Quand on a calculé qu'on avait le système à peu près à la page, on a envoyé un mémoire au gouvernement pour leur suggérer ce mémoire-là. Naturellement, ç'a été retravaillé encore, ensuite, avec le gouvernement.

Q Est-ce qu'il y a eu plusieurs modifications à ce projet du système d'apprentissage, dans le cours de la discussion?

R Il y en a eu plusieurs. Dans les grandes lignes, peut-être que ça n'a pas changé, mais il y a eu bien des petits sujets qui ont été changés.

Q Qui est-ce qui a défrayé le coût de la préparation de ces projets?

R Ce sont les pilotes eux-mêmes.

Q Même pour les spécialistes que vous avez pu engager?

R C'est les pilotes qui ont payé pour tout.

Q Est-ce que, lors de la préparation de ces projets de modification du système d'apprentissage, vous avez eu une collaboration étroite de la part des représentants du ministère à Ottawa?

R Ah oui, ils sont venus très souvent, puis on peut dire qu'ils ont donné une bonne collaboration là-dessus.

Q Qui est-ce qui était délégué, généralement, là-dessus?

R Ah, il en est venu plusieurs; ceux qu'on a vus le plus, je crois que ç'a été le capitaine Gendron.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q Le capitaine Gendron?

R Oui.

Q Quelle était la fonction du capitaine Gendron à l'époque?

R Il était surintendant régional.

Q Et quels autres représentants du ministère ont assisté à des réunions?

R Ah, il est venu le capitaine Jones qui est venu, le capitaine Bender, je crois qu'il y a Sealey qui est venu aussi, le capitaine Sealey. Ensuite, il y en a peut-être d'autres que je ne m'adonne pas à penser. Naturellement, le surintendant de Québec aussi qui venait.

Q Le surintendant de Québec était présent, qui était monsieur..... Hamel à l'époque? Est-ce que c'était monsieur Hamel?

R Non, c'était.....

Q Le capitaine Allard?

R Le capitaine Allard.

Q Alors, je comprends que les règlements qui ont finalement été adoptés sont ceux qui ont été adoptés par le gouverneur général en conseil de vingt-trois (23) mars mil neuf cent soixante et un (1961)?

R Oui monsieur.

Q Avant que vous communiquiez sommairement la nature de ce nouveau système, pourriez-vous nous dire tout d'abord quel système est en opération à l'heure actuelle? Est-ce que vous utilisez par exemple encore l'ancienne liste des aspirants-apprentis?

R C'est-à-dire que nous sommes dans


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



une transition pour passer d'un système à l'autre; on emploie encore l'ancienne liste d'apprentis, mais qui a été changée pas mal.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:

Q L'ancienne liste d'aspirants?
R L'ancienne liste d'aspirants-apprentis. Il y en a beaucoup qui ont été ôtés de la liste.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Je vous réfère à une copie d'un document intitulé "liste des aspirants apprentis-pilotes district de Québec, et portant la date du onze (11) septembre mil neuf cent soixante-trois (1963), et sur laquelle apparaît 31 noms. Pourriez-vous nous dire si ceci constitue la liste actuelle des aspirants apprentis-pilotes dans votre circonscription?
R Oui, c'est ça.
Q Votre Seigneurie, cette pièce a déjà été déposée, portant la cote 656, qui est aussi intitulée "liste des aspirants apprentis" et qui porte la mention: "revisée le 15 août 1963" et qui comprend 35 noms. Je désirerais alors produire cette dernière liste de revisée comme pièce additionnelle. Est-ce que vous désirez le mettre sous la même cote?

LE PRESIDENT:
Sous la même cote, oui, en liasse.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
La même cote, 656.

Q Pourriez-vous nous expliquer, capitaine Lafleur, la raison pour laquelle du quinze (15) août au onze (11) septembre mil neuf cent soixante-trois (1963), vous avez eu une réduction de quatre noms sur cette liste produite devant la Commission sous la cote 656.

R Cette liste-ci est faite...

Q Excusez-moi: Quelle liste?

R La liste des aspirants apprentis-pilotes, district de Québec. Cette liste-ci est faite d'abord par le jury d'examen, et puis la raison pourquoi il y en a 31 au lieu de 35, il y en a un qui a été reçu apprenti-pilote, depuis, dans le district de Québec...

Q Vous référez sans doute à monsieur Clément Ruel?

R Clément Ruel. Et puis, les autres ont été apprentis dans le district de Montréal; ils étaient sur les deux listes, ils avaient fait application dans le district de Québec et dans le district de Montréal, et ils étaient déjà reçus dans le district de Montréal. Alors, ils ont été ôtés de sur notre liste.

Q Alors, il y a trois noms qui sont maintenant sur la liste des apprentis de la circonscription de Montréal?

R C'est ça.

Q Alors, vous utilisez donc cette


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

ancienne liste, qui est maintenant réduite à 31 noms?

R Oui monsieur.

Q Et quelle est la pratique que vous suivez dans ce systême de transition?

R La pratique..... je ne comprends pas ce que vous voulez dire là?

Q Quelle procédure est suivie, à l'heure actuelle, concernant les aspirants-apprentis, et l'apprentissage, dans cette transition?

R Si on avait besoin d'un pilote, par exemple?

Q Oui, qu'est-ce qui se passe?

R On prendrait cette liste-là, la liste des aspirants-apprentis du Bas St-Laurent et puis on commence par le premier, on lui envoie une lettre enregistrée lui disant qu'on va reçevoir un pilote, et que s'il a ses qualifications, il va être reçu.

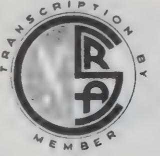
Q Là, quand vous dites "on" vous référez au jury d'examen?

R Au Jury d'examen, on fait ça par lettre recommandée, et puis le premier qui est qualifié, sur la liste, est reçu apprenti-pilote, le premier qui a les qualifications nécessaires. C'est ça que vous voulez?

Q Et à quel entraînement est-il soumis?

R Il faut qu'il fasse un apprentissage de trois ans.

Q Est-ce qu'il tombe sous le coup, à ce moment-là, des règlements adoptés le vingt-trois (23)


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

mars mil neuf cent soixante et un (1961)?

R Il tombe sous le coup des nouveaux règlements.

Q Il tombe sous le coup des nouveaux règlements. Pourriez-vous prendre connaissance des règlements de la circonscription de Québec, en date du vingt-trois (23) mars mil neuf cent cinquante et un (1951), et les articles 39, et référer en particulier aux articles de 39 et 45 intitulés "dispositions transitionnelles." Pourriez-vous expliquer, en pratique, comment fonctionne ce qui est décrit là en jargon juridique?

R Bien, d'abord, je pense, ici, il y a bien des dates, et ces dates, pour comprendre, il faut comprendre que le but final, c'est d'envoyer les apprentis à l'école de Rimouski avant de commençer quoi que ce soit.

Or, c'est pour passer d'un système à l'autre, et on ne pouvait pas, naturellement, tout changer du jour au lendemain, et prendre tout le monde, et dire: Le temps que vous avez fait n'est pas bon, il faut que vous recommençiez à neuf.

Alors, pour passer la période de transition, ils ont divisé ça en quatre catégories, ceux qui avaient fini, ceux qui avaient presque fini, ceux qui étaient rendus dans le milieu de leur apprentissage et ceux qui commençaient.

Alors, c'est ici, dans le système de transition qu'ils parlent toujours d'une personne dont le nom figurait sur la liste, telle date, telle date et


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

telle date. La date indique s'il avait fait beaucoup de temps, à cette période-là, s'il avait beaucoup de temps de mer de fait, ou s'il n'en avait pas fait du tout, et puis, ça passe d'un an à l'autre, c'est-à-dire s'il avait un an de fait ou trois ans de faits, ou s'il n'avait rien fait du tout.

Alors, ceux qui avaient fini sont restés sur l'ancien systême.

Q Qui avaient fini quoi?

R Qui avaient fini tout leur temps de mer, et qui avaient déjà leur certificat au sept (7) avril mil neuf cent soixante et un (1961); alors, c'est resté sur l'ancien systême.

Ensuite, ceux qui avaient obtenu leur certificat avant le premier, c'est-à-dire le premier septembre mil neuf cent soixante (1960), ceux qui avaient leur certificat dans ce temps-là restaient sur l'ancien systême.

Ensuite, on tombait au premier septembre mil neuf cent soixante et un (1961), ceux-là tombaient aussi avant sur la liste, parce que leur temps achevait. Ensuite venaient ceux qui avant le premier septembre mil neuf cent soixante et un (1961) avaient accompli 30 mois de service en vue de l'obtention d'un certificat; ils seraient admissibles à l'apprentissage seulement après qu'ils auraient été à l'école de la marine pour un an; et ceux qui n'avaient pas fait ça, n'avaient même pas 30 mois, étaient obligés d'y aller


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

pendant deux ans avant de devenir pilote.

Q En somme, vous aviez établi un système de quatre priorités, accordant la préférence à ceux qui avaient...

R Ceux avaient fini tout leur temps devenaient les premiers sur la liste; ceux qui étaient prêts à être reçus tout de suite devenaient les premiers; ceux qui avaient presque fini tombaient sur l'ancien système, ils gardaient leur catégorie, et ceux qui n'avaient rien de fait tombaient sur le nouveau système, ils étaient obligés d'aller à l'école de Rimouski.

Q Maintenant, de cette liste des 31 aspirants-apprentis que vous avez déposée tout à l'heure, dans quelle catégorie tombent-ils? Où en êtes-vous rendu dans vos quatre priorités?

R On achève, on est rendu, ily en a quelques uns encore qui peuvent aller seulement un an àRimouski; ensuite, ça tombe à deux ans à Rimouski.

Q Et à ce moment-là, vous tombez, en pratique, sous le nouveau système?

R Sous le nouveau système.

Q Alors, pourriez-vous maintenant expliquer à la Commission comment fonctionne ce nouveau système d'apprentissage établit en mil neuf cent soixante et un (1961)? Quelles sont succinctement les conditions d'admission, les conditions d'éducation requises ou d'entraînement et les certificats requis?

R Bien, d'abord, il n'y a plus de liste comme avant où une personne peut venir mettre son


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

nom n'importe quand. Quand l'autorité, qui est avisée par le jury d'examen, juge qu'il y aura besoin de futurs pilotes pour remplir les cadres d'apprentissage, l'autorité va mettre une annonce dans les journaux, une annonce publique, annonce, enfin, qu'on va avoir besoin de dix, vingt ou trente candidats pour le pilotage.

Le candidat, dans ce temps-là, doit avoir au moins 16 ans, avoir fait une dixième année et sa onzième, parce qu'on l'a déjà demandé pour une onzième, mais la loi n'est pas encore revisée, mais pour l'école de marine de Rimouski, ils demandent une onzième année, maintenant.

Q Excusez-moi, est-ce qu'en pratique, à l'heure actuelle, ça signifie que tout candidat doit avoir fait sa onzième année?

R Non, ce n'est pas nécessaire, seulement que s'il ne l'a pas fait, il va probablement avoir de la misère à suivre le cours à Rimouski.

Alors, là, il doit se rapporter - après l'annonce, il doit se rapporter au surintendant régional et montrer des preuves qu'il est citoyen canadien, qu'il est bilingue, qu'il a fait une dixième année, et puis des certificats médicaux. Ensuite, il doit passer devant le jury d'examen. C'est là que le jury d'examen fait une sélection, si par exemple il arrive 100 personnes, le jury d'examen va essayer de juger au mérite ceux qu'il devrait prendre, par exemple ceux qui ont les plus hauts certificats, qui ont les meilleures


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

études, et s'ils en ont besoin de vingt, ils vont les envoyer à l'école de marine de Rimouski.

Q Est-ce que vous avez eu, à l'heure actuelle, à demander des aspirants apprentis selon cette formule?

R Non, parce que le règlement nous oblige à finir la liste qu'il y avait anciennement, avant de faire ça, et il en reste encore assez pour quelques années.

Q Continuez, si vous voulez bien. Disons alors que selon le nouveau système, vous avez fait ces annonces dans les journaux, que vous avez choisi - que le jury d'examen a choisi, disons, cinq candidats comme étant les plus compétents à être mis sur la liste des aspirants-apprentis. Que se passe-t-il alors?

R Là, il s'en va à l'école à Rimouski.

Q Est-ce qu'il doit y aller immédiatement, ou passer devant le jury d'examen?

R Après avoir passé devant le jury d'examen, il faut qu'il fasse ça avant son temps de mer. C'est la première chose qu'il doit faire pour commençer, faire son école de Rimouski pendant deux ans et avoir un certificat, un diplôme après ses cours, après avoir fini à l'école de Rimouski, il doit faire trois an s de mer, soit qu'il veut avoir un certificat au long cours, ou 30 mois s'il va pour un certificat au cabotage, parce que ça lui prend un certificat d'officier avant de devenir pilote.

Q Quel certificat d'officier est requis en vertu de vos règlements?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

R Soit un premier maître au cabotage ou un deuxième au long cours.

Q Une fois que l'aspirant-apprenti a terminé ses deux ans à l'institut de marine de la province de Québec, qu'il a passé avec succès ses examens après la deuxième année, et qu'il a fait son temps de mer, soit comme deuxième officier au long cours ou premier officier au cabotage, est-ce qu'il se présente à un examen quelconque?

R Non, là, automatiquement, quand il a fini ça, il revient au pilotage, et là on le met sur une liste comme la liste qu'on a aujourd'hui: Le premier arrivé avec son certificat est le premier rendu sur la liste, mais il faut qu'il ait un certificat pour embarquer sur la liste.

Q Et à quel certificat référez-vous encore une fois?

R Au moins un premier maître au cabotage ou deuxième au long cours.

Q Et le moment où cet aspirant-apprenti est porté sur la liste est-il le moment de l'obtention de ce certificat dont vous parlez?

R Oui, justement, et c'est l'idée qu'il y ait une liste comme ça aussi, pour les encourager à se décider à étudier et faire leur temps de mer le plus tôt possible, au lieu de traîner comme avant et attendre à 30 ans pour commençer à être dans les anciens, ceux qui avaient fait leur temps.

Q Disons qu'un candidat a obtenu son


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



certificat, et qu'il est porté sur la liste des aspirants-apprentis en date de son certificat, ceci détermine sa priorité par rapport aux autres, par conséquent?

R Oui. Ensuite de ça, il garde ce rang-là jusqu'à ce qu'il soit reçu pilote.

Q Alors, est-ce que le jury d'examen, durant toute cette période, jusqu'au moment où le candidat obtient son certificat et se fait porter sur la liste, est-ce que le jury d'examen exerce quelque surveillance ou contrôle vis-à-vis les aspirants-apprentis?

R Bien, c'est l'idée de les faire venir au jury d'examen, pour commençer, parce qu'ils ont leurs noms dès qu'ils ont l'âge, probablement seize ans, et puis ils peuvent suivre les cours qui se donnent à l'école de la marine, ils peuvent avoir leur certificat, on peut savoir quelle sorte de discipline ils ont eue pendant qu'ils étaient là, on peut les suivre jusqu'à temps qu'ils soient rendus pilotes.

Q Est-ce qu'il est prévu que le jury d'examen suivra ces aspirants-apprentis durant leur stage à l'école de marine ou ultérieurement?

R C'est le but du jury d'examen; c'est pour ça qu'ils sont là.

Q Est-ce qu'une fois qu'un candidat voit son nom porter sur la liste en date de son certificat d'officier - excusez, changez ça - lorsqu'un officier - lorsqu'un candidat voit son nom porter sur la liste et qui est en date de son certificat, et qu'un


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



poste d'apprenti s'ouvre dans votre circonscription, que se passe-t-il en vertu de nouveau système?

R S'il y a un poste d'apprenti dans le moment - s'il y a un poste dans le moment?

Q Excusez-moi. Dans le moment, je réfère: Lorsque votre nouveau système sera complètement en application?

R Alors, on prend la liste des hommes éligibles, ceux qui ont suivi tous les règlements, et puis, le premier qui est sur la liste est le premier à être reçu, parce qu'il est qualifié déjà.

Q Est-ce qu'il est reçu automatiquement comme apprenti ou s'il doit passer un examen pour devenir apprenti, à ce moment-là?

R Non, il est reçu automatiquement.

Q Il est reçu automatiquement?

R Oui.

Q Alors, il devient apprenti dans votre circonscription?

R Oui.

Q Quelles sont les exigences à l'égard des apprentis dans votre circonscription, en vertu du nouveau système d'apprentissage?

R Les exigences ..... qui est une dixième année?

Q Non, que doit-il faire une fois qu'il est apprenti?

R Une fois qu'il est apprenti, il doit faire 70 voyages par année dont 10 au Saguenay, 5 à Chicoutimi.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Il doit aussi faire des déplacements dans les différents quais de Québec, Port-Alfred et Chicoutimi, d'un côté à l'autre; et il doit, à la fin de chaque année, ils ont un examen à passer, oral et écrit, et puis s'il bloque son examen, il est obligé de recommençer son année. Il y a aussi...

Q Excusez-moi. Les 70 voyages auxquels vous avez référé, est-ce qu'ils doivent être accomplis accompagné d'un pilote?

R Ah oui, nécessairement, parce qu'il faut qu'il y ait un reçu signé par un pilote pour chaque voyage qu'il a fait.

Q Et ces examens auxquels vous référez, à la fin de l'année, devant qui sont-ils passés?

R Devant le jury d'examen.

Q Et est-ce qu'il y a un syllabus de certaines matières qui est déterminé quant à la substance des examens?

R Il y a un syllabus assez élaboré qui leur donne tout ce qu'ils doivent apprendre pour la première année, la deuxième année ainsi que la troisième.

Q Qui a préparé le syllabus auquel vous référez?

R Le syllabus a été préparé d'abord par le comité d'admission et de promotion, ensuite examiné - travaillé ensemble avec le conseil d'administration, puis ensuite étudié par le jury d'examen et l'autorité de pilotage, et finalement approuvé et distribué aux apprentis.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



Q Est-ce que le syllabus auquel vous référez est présentement en application?

R Oui, on se sert de ce syllabus-là; les cours qui sont donnés l'hiver suivent le syllabus.

Q Est-ce que vous avez en votre possession le syllabus auquel vous référez?

R J'en ai un enanglais, oui, et un en français, ici.

Q Ce document semble contenir des matières faisant l'objet des examens pour les trois années d'entraînement, n'est-ce pas?

R C'est ça.

Q Est-ce que vous pourriez, succinctement, expliquer à la Commission ce que contient ce syllabus, ce programme d'examens?

R Bien, succinctement, c'est compliqué, peut-être, un peu, mais premièrement, ils ont, par exemple, dans la navigation, la navigation en générale, ils ont une partie de la navigation aux apprentis pour la première année, sur l'usage des cartes, c'est la même chose, une partie de l'usage des cartes, aux apprentis, pour la première année, une partie des connaissances sur les navires, c'est-à-dire les connaissances de construction, les connaissances de déplacement d'eau, l'effet de la densité de l'eau sur un bateau, et des choses comme ça.

Ensuite, les aides à la navigation, et connaissance sur le principe et le fonctionnement, des explications des différents instruments qu'il y a à

TRANSCRIPTION BY MEMBER

ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

bord des bateaux, pour la première année; et ensuite, dans le pilotage, ils ont une partie du pilotage à apprendre pour la première année, par exemple le nom des principales places, les principaux points de repère, les hauts fonds, les limites de la circonscription, les principaux feux, les princiaples lumières dans la rivière, les amers de sécurité officiels, c'est-à-dire les enlignements officiels et la connaissance des marées. Ca, c'est pour la première année. Et ça augmente comme ça dans la même ligne, chaque année, ils ont un peu plus à apprendre, toujours en revisant la première année avec la troisième année, finalement, tout le syllabus à apprendre, qui comporte à peu près le même examen qu'un capitaine au cabotage.

A chaque année, ils ont un examen sur une partie de ce syllabus-là. Aussi, la dernière année, ils ont les "by-laws" du pilotage à apprendre, et les règlements de la quarantaine, les règlements principaux pour le fleuve St-Laurent, et les provisions pour les "by-laws". C'est assez long.

Q Votre Seigneurie, je désirerais déposer sous la cote 728 une copie française et une copie anglaise du programme des apprentis - syllabus en anglais - du programme des apprentis de la circonscription de pilotage de Québec.

Ce programme a été préparé par le comité d'admission et de promotion depuis quelle date - à quelle date, environ?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

R Bien, ça s'est préparé dans l'hiver de mil neuf cent soixante (1960).

Q Dans l'hiver de mil neuf cent soixante (1960). Et est-ce que ce programme a été approuvé par l'autorité de pilotage?

R Oui, par l'autorité et aussi par le jury d'examen et l'autorité.

Q Je note, en page 3 de ce programme, qu'une note est faite à l'effet qu'un cours sera donné sur ces sujets pendant la saison d'hiver, et il sera suivi d'examens annuels. Est-ce qu'effectivement il y a des cours de donnés aux apprentis, durant l'hiver?

r Ah oui, il y a des cours qui durent à peu près un mois et demi, pendant l'hiver.

Q Et qui a pris l'initiative de donner ces cours?

R Le comité d'admission et de promotion.

Q Est-ce que ce sont des cours qui sont donnés par l'autorité de pilotage ou l'institut de marine de la province de Québec, ou par..... ou qui sont organisés par votre Corporation de Pilotes?

R C'est organisé par le comité d'admission et de promotion de la Corporation, strictement.

Q Et où ont lieu ces cours d'hiver?

R Ah bien, on a toujours eu un peu de misère à avoir un local; ça n'a pas été toujours à la même place: Quelques fois au bureau des pilotes, un autre hiver à l'école technique. Nous avons un peu


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



de difficulté à avoir un local. Ce n'est jamais la même place, parce que là, on ne sait pas encore où ils seront pour l'hiver prochain.

Q Pardon?

R Là, on ne sait pas où ils seront l'hiver prochain, parce qu'il faut trouver un local.

Q Qui donne l'enseignement à ces cours d'hiver?

R Ce sont les pilotes.

Q Ils sont désignés par qui?

R Ils sont désignés par le jury - pas le jury, mais le comité d'admission et de promotion.

Q Est-ce que ces cours-là sont obligatoires pour les apprentis?

R Non, ils ne sont pas obligatoires, mais malgré ça, ils viennent presque tous.

Q Et à date, avez-vous été en mesure d'apprécier les résultats des cours que vous avez donnés, ou avez-vous eu des commentaires des apprentis?

R Bien, les apprentis continuent à venir, même ceux qui ne sont pas obligés de venir viennent aux cours d'hiver; alors, ils doivent trouver que ça leur rend certainement service.

Ensuite, je crois que tous et chacun se sont aperçus qu'à l'examen, ils y a eu une grosse amélioration, les candidats passent beaucoup plus fort qu'ils passaient avant, et ils semblent beaucoup plus sûr de leur matière.

Q Et est-ce que vous faites passer à


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



vos apprentis un examen à la fin de vos cours d'hiver?

R Oui, un examen à la fin de l'hiver.

Q Est-ce qu'il s'agit d'un examen organisé par le comité d'admission et de promotion?

R Oui, ça c'est un examen qui n'est pas officiel pour être reçu pilote, c'est plutôt pour la satisfaction de tous les apprentis qui ont suivi le cours d'hiver, et aussi pour la satisfaction des professeurs, pour voir si leurs apprentis ont étudié, ou s'ils ont appris quelque chose ou non.

Q Est-ce qu'il y a des notes attribuées à ces examens-là?

R Oui.

Q Est-ce que tous les apprentis qui suivent le cours d'hiver sont obligés de se présenter à l'examen?

R Non, ils ne sont pas obligés.

Q Ils ne sont pas obligés. Alors, une fois que vous avez terminé ce cours d'hiver qui dure un mois et demi, et qu'un apprenti a décidé volontairement de se soumettre à l'examen de vérification que vous organisez, est-ce que le jury d'examen de l'autorité du pilotage sur lequel vous êtes représenté, organise un examen annuel officiel?

R Ah oui.

Q Durant l'apprentissage?

R Oui, il y a un examen officiel qui est fait par le jury d'examen, à chaque année, parce que ces apprentis sont obligés de passer un examen à tous


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

les ans, s'ils veulent avançer; autrement, il faut qu'ils reprennent leur année.

Q Vers quelle époque est-ce qu'ils passent cet examen officiel?

R Il n'y a pas de date officielle, mais normalement, c'est un peu avant l'ouverture de la navigation, le printemps.

Q Et sur quoi porte l'examen annuel auquel vous référez?

R Bien, cet examen, ça se rapporte, comme j'expliquais tout à l'heure, c'est la même chose que ce qu'il y a dans le syllabus; il y en a une partie par écrit et une partie orale.

Q Et comment - est-ce qu'il y a, excusez-moi, est-ce qu'il y a un partage particulier des responsabilités dans le jury d'examen entre pilotes d'une part et examinateurs, des examinateurs de l'autorité de pilotage d'autre part, du ministère des transports?

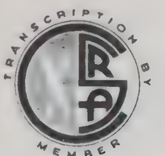
R Je ne comprends pas.

Q Est-ce qu'il y a une section de l'examen qui relève surtout des pilotes et une autre surtout des représentants du ministère des Transports?

R Oui, tout ce qui se rapporte à la navigation en général, seamanship, si on veut, est d'habitude préparé par le département des Transports et approuvé par le jury d'examen.

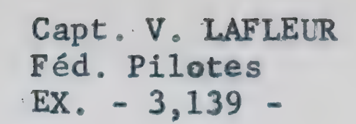
Ce qui se rapporte au fleuve est fait par les pilotes et approuvé par le jury d'examen.

Q Est-ce que les cinq membres du jury



ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO





d'examen sont constamment présents lors de l'examen d'un candidat?

R En général. Il peut arriver qu'il s'en absente un pendant quelques minutes, ou qu'ils se remplaçent, mais en général, les cinq membres sont là.

LE PRESIDENT:

Q La question est de savoir si les pilotes se séparent des représentants du ministère des Transports pour faire passer l'examen sur les connaissances locales?

R Non, je n'ai pas eu connaissance de ça.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Maintenant, ces examens théoriques, examens écrits que vous avez mentionnés, j'imagine qu'il y a des questions préparées d'avance en rapport avec cet examen?

R Les questions préparées d'avance, mais pas pour l'oral, pour l'écrit.

Q Qui prépare ces questions?

R L'autorité du pilotage qui sont membres du jury d'examen.

Q Vous référez à ce moment-là aux représentants du ministère des Transports?

R Oui. Il vient d'habitude d'Ottawa, et il arrive avec les papiers qui sont scellés.

Q Est-ce qu'il vous est déjà arrivé de


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

bloquer un apprenti à l'examen annuel, depuis mil neuf cent soixante et un (1961), depuis que le nouveau système est instauré?

R Oui, on en a bloqué un le printemps dernier.

Q Et est-ce que la décision à cet égard a été unanime?

R C'a été unanime; il a été bloqué sur le pilotage.

Q Quelle a été la sanction imposée à l'apprenti, à cette occasion?

R La sanction a été imposée par l'autorité, pas par le jury d'examen; le jury d'examen a recommandé à l'autorité que cet apprenti recommence son année, et l'autorité lui a envoyé un avis comme quoi il était obligé de recommençer son année d'apprentissage.

Q Est-ce que ça impliquait qu'il devait retourner à l'école de marine?

R Non, il est encore en première année; l'année prochaine, il ira encore en première année; même s'il y a rareté de pilote ou quelque chose, son apprentissage ne sera pas fini avant trois ans.

Q Supposons, maintenant, donc qu'un pilote - excusez-moi - qu'un apprenti ayant suivi le programme que vous avez préparé, ayant suivi les cours d'hiver que vous organisez, et ayant passé l'examen annuel du jury d'examen arrive au terme de sa troisième année d'apprentissage; est-ce qu'il y a quelque


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

chose de spécial à cette occasion? Est-ce qu'il y a un examen spécial, quelque chose? Qu'est-ce qu'il y a?

R Non, bien après ses trois ans, il n'y a rien de spécial, seulement il est obligé de continuer à faire ses voyages tous les ans pareil comme s'il était encore en première année; il faut qu'il continue à faire ses voyages tant qu'il n'est pas reçu pilote, officiellement, et il a toujours l'examen final pour être reçu, un examen qui englobe tout le syllabus, l'examen final.

Q A la fin de sa troisième année d'apprentissage, est-ce qu'il passe un examen annuel encore une fois, selon le programme de troisième année?

R Oui.

Q Une fois qu'il a passé cet examen final, à la fin de la troisième année, vous dites: Il doit continuer comme apprenti...

R Jusqu'à ce qu'il y ait..... comment est-ce qu'on dirait..... jusqu'à ce qu'on ait besoin de lui dans le pilotage, soit qu'Ottawa dise qu'ils permettent des pilotes de plus, ou qu'ils en remplaçent un qui meurt.

Q Jusqu'à ce qu'il y ait une vacance dans le pilotage, dans la circonscription?

R Oui. A ce moment-là, il y aura un autre examen final.

Q Et tant qu'il n'y a pas de vacance, est-ce que l'apprenti doit continuer à faire ses 70 voyages par année?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



R Il faut qu'il continue pareil comme les autres.

Q Est-ce qu'il peut s'absenter durant cette période, quand même?

R Il faudrait qu'il ait une permission de l'autorité.

Q Supposons donc qu'un apprenti a fait son apprentissage de trois ans et qu'une vacance se produit dans le pilotage dans votre circonscription; vous dites qu'il y a un examen final à passer avant d'être admis comme pilote?

R Oui.

Q Quel est l'objet de cet examen? Quel est le programme de cet examen final avant d'être admis comme pilote?

R C'est à peu près le même genre que le syllabus, mais par exemple s'il était plus que trois ans, la normale, à être apprenti-pilote, il pourrait être rouillé ou quelque chose; alors, il a encore un examen à passer, l'examen final.

Q Et est-ce que cet examen final comprend l'ensemble du programme, ou si ça comprend quelque chose d'additionnel à l'ensemble du programme?

R Non, tout l'ensemble du programme.

Q Encore là, j'imagine qu'il y a un examen oral et un examen écrit?

R La même chose.

Q D'où vient l'examen écrit?

R De Ottawa ou de l'autorité.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q Est-ce que les pilotes ...

R Pas nécessairement d'Ottawa; il y en a déjà qui ont été faits à Québec par le surintendant qui était membre du jury d'examen dans le temps. Alors, je crois qu'il avait fait l'examen à Québec, cette fois-là; mais ça vient de l'autorité.

Q Est-ce que les pilotes qui sont membres du jury d'examen ont connaissance préalablement des questions qui seront posées à l'examen écrit?

R Non, bien, si par exemple, si l'examinateur arrive d'Ottawa, en passant, on va en avoir connaissance juste avant l'examen, en même temps que le candidat, là, on a la chance d'étudier les questions, si on veut s'objecter ou les trouver trop difficiles, quelque chose comme ça, le jury d'examen peut s'en occuper, mais autrement, c'est à la dernière minute.

Q Est-ce que vous en prenez connaissance, tout de même, avant que le candidat en prenne connaissance?

R Oui, avant que l'examen ne commence, le jury d'examen commence son assemblée, et c'est là que toutes les questions sont sorties, on peut les examiner; si tout est satisfaisant, on les donne à l'apprenti.

Q Combien de temps dure l'examen d'admission, l'examen final auquel vous référez?

R Ah, deux jours et demi à trois jours. Il y en a qui sont plus vite un peu, ils peuvent passer dans deux jours.

Q Est-ce qu'il y a des candidats qui ont


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

déjà bloqué aussi à l'examen final, depuis mil neuf cent soixante et un (1961)?

R Ah, il y en a plusieurs.

Q Encore là, est-ce que la décision du jury d'examen était unanime, ou c'était sur division?

R C'a toujours été unanime.

Q Combien d'apprentis avez-vous à l'heure actuelle, dans votre circonscription?

R 18.

Q Est-ce qu'il y a eu une époque où vous aviez davantage d'apprentis que vous en avez maintenant?

R Je crois qu'on est venu près d'une trentaine; je ne peux pas me rappeler au juste, mais peut-être 30.

Q Est-ce qu'il y a une raison particulière pour laquelle vous avez une diminution dans le nombre des apprentis, à l'heure actuelle?

R Bien, c'est parce qu'il y en avait bien trop, à un moment donné, il est venu qu'il y en avait trop pour la demande, et puis, ces hommes-là étaient obligés de faire des apprentissages bien trop longs; on essayait à prévoir, avec ce nouveau systême, que les apprentis seraient ni plus ni moins reçus un peu automatiquement, ils pourraient être sûr d'être reçus au bout de leur apprentissage, sans attendre indéfiniment; on essaie de baisser le nombre des apprentis, sans baisser trop rapidement, pour en arriver à un juste milieu.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q Je m'excuse, capitaine, de revenir au programme d'études, et je note qu'en page 2 de ce programme, vous avez une référence à un voyage d'entraînement pendant l'été, et le texte commence comme suit:

"Le navire devra, dans la mesure où cela est possible, à appliquer le programme suivi."

A quel navire référez-vous?

R C'était le navire-école, le Saint-Barnabé qui appartenait au gouvernement provincial. On l'a eu juste une année. C'était impossible de continuer, parce qu'apparemment le gouvernement a arrêté le bateau; le ministère de la Jeunesse nous avait dit qu'il nous rendrait service, il était plein de belles promesses quand il est entré au pouvoir, et au lieu de nous aider il nous a ôté le bateau.

Q Alors, vous avez eu ce navire, encore vous référez au Saint-Barnabé?

R Au Saint-Barnabé, oui.

Q Une année, à votre disposition, dites-vous. Je porte à votre connaissance deux lettres, l'une du douze (12) juillet mil neuf cent soixante-deux (1962) et l'autre du seize (16) avril mil neuf cent soixante-trois (1963), adressée par le capitaine Gérard Brie au capitaine Gaston Rousseau. Est-ce que vous avez eu l'occasion de prendre connaissance de ces lettres?

R Oui.

Q Et ces deux lettres, en définitive, vous avisent que le navire-école Saint-Barnabé ne sera pas à la disposition des pilotes du district de pilotage


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

de Québec pour la croisière des apprentis-pilotes?

R Malheureusement.

Q Je désirerais déposer ces deux lettres en liasse sous la cote 729, lettre du capitaine Gérard Brie au capitaine Gaston Rousseau, concernant le navire-école Saint-Barnabé.

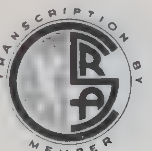
Est-ce que ce navire école était vraiment utile à votre système d'apprentissage?

R Je crois que c'était un des meilleurs atouts qu'on avait.

Q En quoi vous était-il tellement utile?

R Bien, d'abord, il y avait tous les nouveaux instruments à bord, où on pouvait donner - les apprentis pouvaient poursuivre un cours de radar, le dernier cours qui pouvait se donner, ils pouvaient le donner à bord du bateau; ensuite, par exemple, pour suivre les marques le long du fleuve, c'est assez difficile de prendre un bateau de la marine marchande de dix mille ou quinze mille tonnes et d'expliquer à un apprenti que la marque limite du chenal est à droite, avec tel enlignement et tel enlignement, et sans aller dessus, parce que naturellement, le capitaine qui se voit passer le long des roches n'aimera pas ça beaucoup.

Tandis que le bateau-école était fait pratiquement pour ça, avec le radar la machine à sonder, tous les instruments, on pouvait se rendre là,


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

et on pouvait sortir des marques, et on voyait le fond monter avec la machine à sonder, et ça restait gravé, en se voyant si proche, c'était assez difficile d'oublier, de cette façon-là.

Ensuite, pour faire pratiquer des apprentis à des accostages le long des quais, malgré que le bateau était un peu plus petit, quand il y avait seize à dix-huit apprentis qui regardaient les autres faire en arrière, ça grossissait le bateau pas mal, et on pouvait les faire pratiquer le long des quais, partout à Québec, Chicoutimi, Port Alfred. Ca permettait - l'hiver, on donnait des cours sur la théorie, mais là, on mettait en pratique ce qu'on avait donné comme cours. Alors, même pour un pilote, c'était une bonne affaire de les repasser.

Q Est-ce que vous avez eu beaucoup d'apprentis qui ont suivi cette croisière d'été, en mil neuf cent soixante et un (1961)?

R Je pense qu'il y en avait juste deux ou trois qui n'étaient pas venus; le nombre exact qui était venu..... en tout cas, on avait la majorité.

Q Et qui donnait l'enseignement ou l'entraînement à bord de ce navire-école, aux apprentis?

R L'entraînement durait dix jours; j'ai moi-même fait les cinq premiers jours, avec les apprentis, pour être remplacé ensuite par un autre pilote.

Q Est-ce que les pilotes étaient rému-


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

nérés pour ce travail, durant l'été?

R Non, ils n'étaient pas supposés; il y a eu finalement $50.00, je pense, du gouvernement provincial, qui m'avait été envoyé après, mais ce n'était pas supposé.

Q Maintenant, je comprends que vous avez dû vous absenter du service de pilotage durant un certain nombre de jours, à cette occasion?

R J'ai été parti, naturellement, j'ai été cinq jours à bord du bateau, alors il a fallu que j'arrête de voyager comme pilote au moins un jour avant, et une journée après pour me remettre en tour et me préparer.

Q Qu'est-ce qui est arrivé à cet égard? Est-ce que vous avez tout simplement repris vos tours?

R Non, j'ai été alloué un demi-voyage par jour, c'est-à-dire deux voyages et demi.

Q Vos confrères, - la Corporation vous a alloué...

R C'est la Corporation qui m'a alloué le temps pour...

Q Le demi-tour par jour?

R Oui.

LE PRESIDENT:

Q Pendant que nous sommes sur ce sujet-là, qu'est-ce qui arrive au point de vue rémunération pour les pilotes qui donnent des cours en hiver?

R Bien, dans le moment, ils sont payés

à l'heure; ça dépend du certificat qu'ils ont. Je pense que ça se prom`ene entre sept dollars ($7.00) à dix dollars ($10.00) l'heure, dépendant du certificat qu'ils ont.

Q Les pilotes qui enseignent?

R Les pilotes qui enseignent, c'est ça, par le gouvernement provincial. Ca veut dire qu'un pilote peut peut-être se faire deux cents dollars ($200.00), parce qu'il y a plusieurs professeurs.

Q Alors, les cours d'hiver sont reconnus par le gouvernement provincial?

R Ah oui. Les apprentis, aussi, reçoivent quelque chose.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q A votre connaissance, est-ce que les apprentis ont apprécié l'utilité de cette croisière sur le navire-école Saint-Barnabé?

R Ah oui, parce qu'il y en a même qui sont venus me trouver et ils m'ont demandé si on allait avoir ce bateau-là encore pour les autres années. Même, on s'en est occupé, si on ne pouvait rien faire avec le Provincial, on s'en est occupé avec le Fédéral, peut-être avoir un brise-glace, on a commencé à s'en occuper, mais on n'a pas eu encore de résultat parce qu'on n'a pas fait de grosses démarches encore. Durant ce temps-là, c'était le Provincial.

LE PRESIDENT:

Q Savez-vous pourquoi le Saint-Barnabé

a été retiré de ce service-là?

R Le Saint-Barnabé, c'est une bien longue histoire; il paraît qu'il y a de la politique dans ça.

Q En laissant la politique de côté?

R Bien, il y avait.....

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Il n'y a pas d'histoire, Votre Seigneurie, si vous enlevez la politique.

LE TEMOIN:

R C'est un bateau qui est supposé avoir coûté énormément cher, quand ils l'ont finalement mis en marche, on croyait que c'était fini, les dépenses, et apparemment, l'année dernière ou il y a deux ans, les engins se sont brisés. Là, il aurait fallu remplaçer les engins, quoique là, le coût était plutôt minime, parce qu'ils en avaient déjà dépensé tellement, il restait à mettre des engins dedans, et ils l'ont arrêté.

LE PRESIDENT:

Q Où est-il, maintenant?

R Il est dans le bassin, il est à vendre pour pas grand-chose.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:
Le bassin Louise.

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour la Can.Merchant Service Guild:


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Il est offert en vente par soumission publique, actuellement.

Me MARC LALONDE, c.r.,

pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Au meilleur de votre connaissance, est-ce que le ministère des Transports est intéressé à acheter le Saint-Barnabé pour les pilotes?

R Ah, le ministère des Transports, je ne sais pas; mais ils pourraient peut-être nous prêter un brise-glace, quelque chose.

Q Est-ce que vous avez effectivement fait des démarches pour obtenir les services d'un brise-glace comme entraînement durant l'été?

R Verbalement seulement, on a commencé à en parler, de ces choses-là, mais ça ne peut pas se faire du jour au lendemain, on a commencé à en parler verbalement, on ne nous a pas dit non ou oui; il n'y a rien de certain.

Q Est-ce que vous avez fait des pressions auprès des autorités provinciales afin de faire remettre le Saint-Barnabé en fonctions?

R Ah, je suis allé moi-même avec le président, monsieur Gaston Rousseau, nous sommes allés voir l'Honorable Paul-Gérin Lajoie. Il nous a très bien reçus, on est parti, on n'en savait pas plus.

Q Vous n'en saviez pas quoi?

R On ne savait pas si on allait avoir le bateau ou .....

Q Je vous montre copie de correspon-


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

dance, une lettre du douze (12) septembre mil neuf cent soixante-deux (1962), adressée par le capitaine Gaston Rousseau, président de la Corporation, à monsieur Gérard Tremblay, président du comité d'aide sur l'enseignement technique et professionnel; une autre lettre du capitaine Gaston Rousseau à l'Honorable Paul-Gérin Lajoie, lettre en date du dix-neuf (19) janvier mil neuf cent soixante-trois (1963), et une réponse de monsieur Robert Morin, secrétaire de l'Honorable Paul-Gérin Lajoie, datée du vingt-huit (28) janvier mil neuf cent soixante-trois (1963). Est-ce que vous avez eu l'occasion de prendre connaissance de ces documents?

R Oui.

Q Toutes ces lettres se rapportent, Votre Seigneurie, à l'abolition de la croisière d'été, et déclarentpar exemple en particulier que cette croisière est une partie essentielle du système d'apprentissage et est extrêmement utile, et demandent en définitive qu'on remédie à la situation. Je désirerais déposer ces pièces en liasse sous la cote 730, correspondance entre la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent et le ministère de la Jeunesse de la Province de Québec, concernant le navire-école Saint-Barnabé.

LA COUR EST AJOURNEE POUR QUELQUES MINUTES.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q Capitaine Lafleur, vous avez aussi référé à l'Institut de Marine de la province de Québec à Rimouski. Est-ce que l'enseignement qui se donne à cet institut est satisfaisant pour les fins de votre système d'apprentissage?

R Ca pourrait probablement être amélioré encore, mais ç'a certainement donné un bon résultat à date; tous les candidats qui y sont allés ont passé leurs examens et semblent faire de très bons pilotes.

Q Est-ce que vous avez des pilotes ou des apprentis qui enseignent à l'école de marine à Rimouski?

R On en a deux, deux qui ont des certificats de capitaine au long cours, qui enseignent là.

Q Est-ce que ce sont des pilotes ou des apprentis-pilotes?

R Non, ce sont deux apprentis-pilotes.

Q Est-ce qu'ils ont demandé une permission spéciale à l'autorité de pilotage pour pouvoir donner ces cours?

R Oui, ils ont demandé la permission, et ils ont aussi le temps de faire leurs voyages parce que l'école est fermée l'été, et c'est surtout l'hiver que les cours sont donnés; alors, ça leur laisse amplement de temps pour continuer leur apprentissage.

Q Est-ce que vous avez souvent des contacts avec les représentants de cette école en rapport avec le programme d'entraînement des apprentis?

R Bien, souvent, il faut s'entendre; le programme est le même depuis à peu près trois ans; nous avons eu des rencontres avec le capitaine Brie de l'école, au commencement, pour demander ses suggestions, et lui aussi, et le mettre au courant des règlements que nous voulions adopter.

Q Je vous montre ici copie d'un court mémoire présenté par la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent au ministre de la Jeunesse de la Province de Québec en date du quinze (15) février mil neuf cent soixante et un (1961), et dans lequel vous demandez l'institution d'un institut de marine dans la cité de Québec. Est-ce que vous avez pris connaissance de ce document?

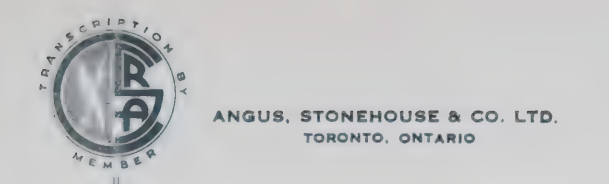
R Oui, j'en ai pris connaissance.

Q Pourriez-vous - je désirerais déposer ce mémoire sous la cote 731, mémoire de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent au ministre de la Jeunesse de la province de Québec, quinze (15) février mil neuf cent soixante et un (1961), concernant un institut de la marine à Québec.

Pourriez-vous dire à la Commission en quoi l'établissement d'un institut de marine à Québec avantagerait le fonctionnement de votre système d'apprentissage?

R Bien, tout d'abord, on nous dit que l'école de marine de Rimouski est remplie à capacité presque tout le temps; ensuite, il y aurait l'avantage que ce soit plus près d'un grand centre, par exemple,


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



où il y a des chantiers maritimes et tout ça, et que les apprentis pourraient aller visiter ces places-là quand ils ont, par exemple, de la construction de navire à apprendre, ils auraient tout de suite des grands chantiers qui seraient très près.

Il y aurait aussi les ports qui sont autour, les quais, ces choses-là, qui donneraient une autre idée aux apprentis comment ça marche, et puis, c'est un centre..... Québec est un centre maritime important, beaucoup plus que Rimouski.

Rimouski pourrait demeurer là quand même, on pourrait faire une autre école à Québec, vu que c'est déjà un peu trop plein.

Il y aurait aussi l'avantage, par exemple, qu'en hiver, des cours de rafraîchissements, par exemple, sur les différents instruments techniques pourraient être suivis par les pilotes.

Aller à Rimouski, dans le moment, les pilotes sont partis de chez-eux presque tout l'été; s'il faut s'en aller encore demeurer à Rimouski, ce n'est certainement pas bien intéressant.

LE PRESIDENT:

Q Pour avoir des professeurs à temps partiel, aussi?

R Ah, pour les professeurs, ce serait certainement plus facile aussi, parce qu'on peut dire qu'ils ont pas mal de misère à en avoir à Rimouski; si

on ôtait les deux qui nous appartiennent déjà, je crois que ça les mettrait dans l'embarras.

Il pourrait y avoir des professeurs d'Université, à temps partiel, pour donner certains cours. Il y aurait bien des avantages.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Vous rappelez-vous si ce mémoire a été effectivement présenté au ministre de la Jeunesse, ou à un autre organisme?

R Nous sommes allés devant la Commission Tremblay, je crois, présenter un mémoire, pour essayer d'avoir une école de marine à Québec.

Q Est-ce que vous référez - est-ce que c'est un mémoire - c'est le mémoire déjà déposé?

R Oui.

Q Qui a été présenté à la Commission?

R La même chose.

Q La même chose, et la Commission Tremblay à laquelle vous référez, c'est la Commission créée sur l'enseignement technique dans la province de Québec?

R C'est ça, sur l'enseignement spécialisé.

Q Présidé par monsieur Arthur Tremblay?

R Oui.

LE PRESIDENT:

Q Savez-vous si dans le rapport de la


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Commission il y a eu une recommandation à cet effet?

R Non, c'est resté très vague, on a regardé, on ne voit rien.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Ni pour ni contre. Al'heure actuelle, quel est le système de rémunération des apprentis dans votre circonscription?

R La première année d'apprentissage, ils reçoivent de certaines compagnies douze dollars ($12.00) par voyage, et après un an, quinze dollars ($15.00).

Ce n'est pas une rémunération directement, c'est pour couvrir leurs dépenses, je dirais; ce n'est pas un salaire, puisqu'ils ne sont pas obligés de leur donner.

Q Est-ce que les compagnies qui effectivement paient cette somme sont toutes des compagnies membres de la Shipping Federation, à votre connaissance?

R Non, je ne crois pas.

Q Je vais poser ma question autrement. Est-ce qu'il y a des compagnies membres de la Fédération, Shipping Federation of Canada qui ne payent pas cette somme aux apprentis?

R Non, celles qui sont membres de la Shipping Federation payent.

Q Est-ce que vous auriez certaines observations à faire en regard de la situation actuelle


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



de l'apprentissage dans votre circonscription? Je réfère en particulier à des améliorations qui pourraient être apportées dans le système?

R Une chose qui pourrait améliorer certainement beaucoup, c'est si le système d'apprentissage était laissé complètement aux pilotes, avec l'autorité sur les apprentis, et toute la discipline, ce serait beaucoup plus facile pour les pilotes de s'en occuper directement que de passer par un troisième chemin pour arriver au même résultat.

Ensuite, si les apprentis étaient - reçevaient une rémunération officielle à chaque année, ce serait certainement mieux aussi.

Q Vous dites qu'il y aurait avantage à ce que les pilotes aient effectivement le contrôle de l'apprentissage. En quoi est-ce que ceci avantagerait ou améliorerait le système d'apprentissage?

R Bien, dans le moment, par exemple, un apprenti..... un pilote ne peut pas lui donner beaucoup d'ordres parce qu'il est un apprenti du gouvernement, c'est la première réponse qu'on a "je ne suis pas un apprenti des pilotes, je suis un apprenti du gouvernement."

LE PRESIDENT:

Q Du gouvernement?

R Du gouvernement.

Q Fédéral ou Provincial?

R Fédéral. Alors, le gouvernement


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



étant l'autorité, ça ne laisse pas grand-chose aux pilotes, à part de faire des suggestions, et puis, ils n'ont aucune autorité directe sur son apprenti, et il serait plus intéressant pour des pilotes de montrer à des apprentis qui sont les leurs personnellement, leur montrer le fleuve, et d'en être fiers après, et d'en être reponsables si quelque chose ne va pas ensuite.

Là, dans le moment, si un apprenti ne s'occupe pas de son affaire, on va dire: C'est un apprenti du gouvernement. Ce ne sont plus les nôtres, dans ce temps-là.

Q Voulez-vous dire par là qu'un pilote aurait toujours le même apprenti?

R Non, pas nécessairement; il ferait comme il fait là, il voyagerait avec tous les pilotes, seulement qu'on pourrait lui donner une ligne de conduite nous autres mêmes, directement, sans passer par tout chacun.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q A l'heure actuelle, à votre connaissance, quelle surveillance directe est exercée par l'autorité de pilotage sur les apprentis?

R L'autorité de pilotage n'a pas une grosse surveillance, ils se fient sur le pilote pour faire la surveillance, et puis, le pilote .... l'apprenti, il le voit à la dernière minute, avant d'embarquer sur son bateau, c'est le seul temps, à part des renseignements


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

que le jury d'examen peut donner sur le nombre de voyages qu'il a faits ici et là, il n'y a aucune surveillance.

TRANSQUESTIONNE par Me L. LANGLOIS, c.r., pour la Can. Merchant Service Guild:

Q Monsieur Lafleur, vous avez déclaré au début de votre témoignage qu'une amélioration au service d'apprentissage avait été rendue nécessaire à cause de l'équipement moderne. Est-ce que vous vouliez référer à l'équipement électronique, entre autre?
R En partie, oui.
Q Comme le radar, le Decca?
R Le radar, le Decca, la machine à sonder; tous les nouveaux instruments.
Q Est-ce que ça comprendrait la loran?
R Aussi. Mais on ne s'en est pas servi encore, de ça.
Q Est-ce qu'également la grosseur et la vitesse accrues des navires n'est pas une raison, également, qui militent en faveur de certains systèmes d'apprentissage?
R C'est entendu que les bateaux s'améliorent tout le temps; alors, il faut améliorer ce qui va avec aussi.
Q Est-ce que je dois en conclure, capitaine Lafleur, que malgré ces améliorations dans l'équipement électronique et les aides à la navigation, la navigation est encore très difficile sur le fleuve?
R Certainement, parce que ce sont des


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



instruments; ça ne veut pas dire qu'ils vont marcher tout le temps.

Q Vous avez déclaré également qu'il y avait eu beaucoup d'apprentis dont le nom avait été rayé de la liste; est-ce qu'il y avait des raisons particulières?

R Bien, les raisons particulières, d'abord, quand le nouveau système a été mis en force, on a écrit à chacun des apprentis qui étaient sur cette liste-là - pas des apprentis, des futurs aspirants apprentis, leur demandant s'ils étaient intéressés à demeurer sur la liste, et il y en a eu plusieurs qui ont répondu d'eux-mêmes qu'ils n'étaient plus intéressés à demeurer sur la liste. C'a été fait par lettre enregistrée, puis aussitôt qu'ils disaient qu'ils n'étaient plusintéressés, automatiquement, on rayait leurs noms.

Il y en a eu d'autres, la loi disait qu'ils étaient supposés se rapporter une fois par année, qui ne se sont pas rapportés pendant deux ans, trois ans. Alors, finalement, ils ne se rapportaient pas. Encore, le règlement disait qu'on pouvait les rayer. On les a aussi rayés. Il faut croire qu'il n'y a pas eu grande objection, parce qu'on n'a jamais eu de lettre de quelqu'un qui a été rayé de la liste, qui disait qu'il tenait à y demeurer.

Q Est-ce que vous n'avez pas eu aussi certaines difficultés à contacter certains aspirants, sur la liste?

R Il y en a qu'on avait perdu l'adresse. On a été voir des amis à bord des bateaux; il y en a qu'on n'a jamais eu leur adresse.

Q Et vous les avez biffés après ça?

R Ceux dont on n'avait pas l'adresse, on ne les a pas biffés tout de suite, on a attendu deux ans, en cas qu'ils se rapporteraient. Ils ne se sont pas rapportés. Finalement, ils ont été biffés. On a envoyé une lettre enregistrée à la dernière adresse qu'on possédait de ces gens-là, leur disant qu'ils étaient biffés de la liste. Alors, ça donnait l'occasion à ces gens-là de protester, s'il y avait une raison ou une autre pour pouvoir le faire.

Q Je dois comprendre donc que les noms n'ont pas été biffés arbitrairement?

R Non, ce sont plutôt des noms qui ont résigné d'eux autres mêmes.

Q Est-ce que vous avez reçu des protestations de personnes dont les noms avaient été biffés de la liste?

R Pas une.

Q Maintenant, dans votre sélection des candidats à l'apprentissage, est-ce qu'il est question de faire enquête sur les qualités morales des candidats?

R Oui, bien, justement, c'est l'idée, on les suivant à partir de l'âge de. ... probablement qu'ils auront seize ou dix-sept ans quand ils entreront à l'école de Rimouski, ils seront suivis jusqu'à la fin de leur cours. Alors, on aura une bonne idée de la


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

qualité de la personne.

Q Lorsque vous avez déclaré, capitaine Lafleur, que les apprentis n'étaient pas obligés de prendre les cours d'hiver, est-ce qu'il y a un motif, une raison pour ça?

R Bien, naturellement, il faut que ces gens-là gagnent leur vie; la plupart ont de très bons certificats dont ils peuvent se sevir l'hiver, ils vont se trouver une position comme officier à bord des bateaux; il y en a plusieurs qui veulent s'en aller pour travailler soit premier, deuxième ou capitaine à bord d'un navire, et d'autres qui enseignent, qui n'ont peut-être pas besoin du cours; alors, on les laisse libres.

Q Alors, le fait qu'ils ont passé un examen annuel, est-ce que ce n'est pas quelque chose déjà qui les incite à suivre ces cours-là?

R Bien, c'est justement, ceux qui ne sont pas venus, ils avaient très bien passé l'examen annuel, c'est parce qu'ils se prétendaient assez forts. Ces cours-là, la première fois qu'ils ont été préparés, ça, ce sont des cours pour rafraîchir la mémoire, ce sont des choses qu'ils ont déjà étudiées, parce que ce sont des gens qui ont déjà des certificats d'officiers.

Q Est-ce que règle générale, les apprentis les suivent, ces cours-là?

R Règle générale, oui, on en a eu douze sur dix-sept, et deux qui donnaient des cours à Rimouski, et trois qui étaient sur les bateaux.



Q Est-ce qu'il arrive que des apprentis demandent d'être exemptés des cours d'hiver, quoiqu'ils ne sont pas obligés, pour aller suivre des cours ailleurs, plus avancés?

R Oui, il y en a un qui a demandé la permission, qui vient de partir pour l'Angleterre, pour passer un capitaine au long cours.

Q Est-ce que ce cours d'hiver a comme but de préparer à l'examen annuel? Est-ce que c'est le but principal?

R C'est le but, de les aider et de les tenir en forme, parce que finalement, les examens de navigation, ces choses-là, quand ils reviendraient au dernier examen, ça ferait plusieurs années peut- être qu'ils n'ont pas fait de pratique sur ces choses-là, et ça serait plus difficile pour eux de passer les examens; c'est pour les tenir en forme.

Q Capitaine Lafleur, avant l'institution de ces cours d'hiver, est-ce que l'apprenti était dirigé vers des études quelconque? Est-ce qu'il savait ce qu'il devait apprendre avant de devenir pilote?

R Ils n'avaient aucune idée; ils apprenaient bien des choses pour rien, et des fois, ils n'en apprenaient pas assez.

Q Est-ce que je dois comprendre que le but de ces cours d'hiver, c'est de diriger les études de ces apprentis?

R C'est toujours pour leur montrer, leur donner une idée de ce qu'ils vont avoir aux examens.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



Q Maintenant, il a été question des faillites aux examens de candidats à l'apprentissage; est-ce qu'il y a des droits de reprise, quand un candidat manque l'examen?

R Il peut se reprendre presqu'indéfiniment, jusqu'à l'âge de 45 ans.

Q Jusqu'à la limite d'âge?

R On avait suggéré, dans le mémoire au sujet du nouveau règlement, on avait suggéré à l'autorité qu'après trois reprises, un homme soit automatiquement laissé de côté, pour laisser passer les autres en avant, mais ç'a été ôté, je ne sais pas pourquoi, mais ç'a été ôté.

Q C'est une suggestion que vous avez faite?

R C'est une suggestion que nous avons faite.

Q Que la Corporation a présenté à l'autorité du pilotage?

R Oui.

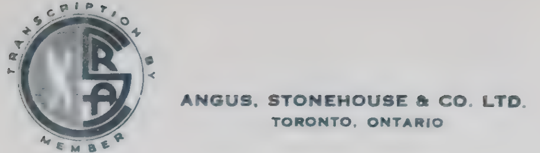
Q Et qui n'a pas été suivie?

R Non.

Q Maintenant, vous avez parlé, je crois, des examens des apprentis à l'examen des pilotes, de l'unanimité qui a toujours existé lorsqu'il s'est agi de bloquer un candidat. Est-ce que c'est une unanimité qui a toujours existé lorsqu'il s'agissait de décider si un candidat devait être admis?

R Oui, d'ailleurs, un examen comme ça,


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



sur le pilotage, il le sait ou il ne le sait pas; sur le fleuve, surtout, il n'y a pas de question d'arriver à 70% du résultat, dans les marques, il faut qu'il passe à cent pour cent. Ce n'est pas difficile à décider. s'il passe ou s'il ne passe pas.

Q Donc, il n'y a pas eu de cas où la majorité voulait admettre un pilote, et il y avait des dissidences?

R Non. Je ne dis pas que ça ne pourrait pas arriver, mais je ne peux pas voir lecas.

Q Capitaine Lafleur, depuis que le nouveau systême est en vigueur, combien y en a-t-il eu d'admis, de pilotes?

R Combien il y a eu de pilotes d'admis?

Q Sous le nouveau systême?

R Il faudrait que je regarde, par exemple, je l'ai ici.

Q Donnez un chiffre approximatif; pas nécessaire que ce soit bien précis. Une dizaine? Une quinzaine?

R Une douzaine.

Q Me Brisset me dit que c'est: 13. Maintenant, il a été question de l'apprentissage sur le fameux navire-école. Est-ce que j'ai bien compris votre témoignage lorsque vous avez dit que l'apprentissage ne durait que cinq jours?

R Pardon?

Q Que l'apprentissage ne durait que cinq jours?

R A bord du bateau-école, non, ça durait


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

dix jours. Moi, j'ai dit que j'ai été cinq jours, j'ai dit que moi, j'avais été instructeur pendant cinq jours, et qu'un autre pilote m'avait remplacé pendant les cinq autres journées.

Q Et cette croisière avait lieu exclusivement dans les limites de votre circonscription?

R Absolument.

Q Et ça, c'était dix jours consécutifs en mer?

R Dix jours consécutifs, et puis, dans les moyens extraordinaires, toujours sur les côtés du chenal, au lieu d'être au milieu; le milieu, c'est assez facile pour n'importe qui; c'est de savoir où est le côté.

Q Maintenant, l'apprentissage qui a été fait durant ces dix jours-là, sur le Saint-Barnabé, consistait à faire de la navigation, de l'accostage?

R De l'accostage, beaucoup, et puis on faisait toutes les marques - ça nous donnait le temps, dans dix jours, de faire toutes les marques qui existent dans le Saguenay et le St-Laurent, des deux côtés du chenal, un peu partout, et les ouvrir pour montrer que c'était vrai que l'eau remontait, qu'il y avait des hauts-fonds dans ces bouts-là, et assez de temps pour faire tous les petits ports secondaires le long du fleuve où les bateaux ne vont pas souvent; ça peut arriver qu'un apprenti n'ait pas de chance d'y aller pendant son apprentissage, comme une place comme Pointe-au-Pic, quelque chose comme ça. Avec ce bateau-

là on y allait, il se prenait des sondages le long des quais, les apprentis faisaient des dessins des quais, c'était très intéressant, et pour le pilote aussi.

Q Est-ce que les élèves étaient demandés de faire de la navigation sur les courants, des appréciations de courant de la rivière?

R On faisait faire tout genre d'ouvrage, par exemple on prenait un apprenti et on le mettait à la machine à sonder, dans une chambre fermée, et on faisait tourner le bateau de différents côtés, il ne savait plus de quel côté il était rendu, et on lui donnait la direction du bateau et il fallait qu'il fasse le pilotage sur la machine à sonder.

On ne peut pas pratiquer ça sur un bateau, je pense bien que le capitaine n'aimerait pas ça, nous voir s'enfermer dans le "chart room", mais ça se fait sur un bateau-école, et la prochaine fois qu'on est pris sur un cargo, si on nous a fait faire ça, on peut se sauver dans une mauvaise température.

Q Maintenant, capitaine, lorsqu'il n'y avait pas de brume, vous n'étiez pas assuré d'avoir de la brume durant une période de dix jours, est-ce que vous n'entraîniez pas les apprentis à travailler sur le radar, avec leur visibilité obstruée en avant, pour reproduire les conditions de la brume?

R On avait demandé de fermer ce qu'on appelle la "wheelhouse", et puis ils étaient supposés le faire, mais l'année suivante, on n'a pas eu de bateau, alors on n'a pas eu la chance de pratiquer beaucoup de


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

cette manière-là.

Q En plus de cet apprentissage pratique comme navigateur, est-ce que l'élève prenait effectivement charge d'un quart, d'une veille, comme officier?

R Il prenait aussi - il était en charge du bateau tout le temps, excepté sous la surveillance de l'instructeur qui était là, et il y avait aussi un capitaine, le capitaine du Saint-Barnabé, le capitaine attitré au bateau.

Q Est-ce qu'il y avait des ancrages prescrits sur des prélèvements de terre?

R On essayait beaucoup tout ce qui peut arriver normalement à bord d'un bateau commercial; c'était très très très pratique pour les habitués.

Q Je comprends, capitaine Lafleur, que vos élèves n'étaient pas envoyés ..... n'étaient pas des enfants d'école, vous aviez des élèves qui avaient des certificats de capitaine au long cours?

R Des certificats de capitaine au long cours.

Q Mais tout de même, ils étaient surveillés étroitement?

R Là, mais c'est parce qu'un certificat de capitaine au long cours et un certificat de pilote, ce n'est pas la même chose du tout...

Q Si je vous demande ces questions-là, ces détails sur l'apprentissage pratique que vous faisiez sur le navire-école, c'est pour en venir à la question suivante. Est-ce que le même apprentissage peut

se donner sur un navire marchand?

R Enfin, à moins..... je pense bien que le capitaine serait rendu fou rendu à l'autre bout, certain.

Q Maintenant, est-ce que le systême d'apprentissage qui a été établi depuis la disparition, la mise au rancart du Saint-Barnabé, qui consiste à prêter des élèves de l'école sur unnavire marchand, au cabotage, pour un mois, est-ce que ça pourrait s'appliquer à l'apprentissage des pilotes?

R Je n'ai pas bien saisi.

Q Monsieur Lafleur, peut-être que vous n'êtes pas au courant du systême qui a été institué au printemps dernier, au printemps de mil neuf cent soixante-trois (1963), par l'école de marine de Rimouski, pour remplaçer l'entraînement qu'ils donnaient à leurs élèves sur le Saint-Barnabé, je parle des élèves aux cours réguliers: On a institué, instauré un nouveau systême par lequel l'école demande aux propriétaires de navires au cabotage de prendre à bord de leurs navires, durant une période d'un mois, un élève de l'école pour l'entraîner, et cet élève-là, lorsqu'il est à l'apprentissage du navire marchand, reçoit une allocation de cinq dollars ($5.00) ou dix dollars ($10.00) par jour du gouvernement provincial. Est-ce que ce systême-là pourrait s'adapter à l'apprentissage au point de vue pilotage?

R Non, je ne vois pas ça comme ça, parce que pour un élève qui est à l'école de Rimouski, ce sont des choses qu'ils sont après apprendre, la base

de la navigation: Comment amarrer un bateau, différentes choses comme ça. Ce n'est plus du pilotage. Alors, ils ne sont pas pour commençer à prendre des apprentis-pilotes et les envoyer sur un bateau qui passerait peut-être sur le fleuve St-Laurent de temps en temps, je ne peux pas voir.....

Q Est-ce que le même apprentissage ne pourrait pas se donner sur un navire de la garde côtière canadienne, par exemple un brise-glace pas trop occupé durant la saison d'été?

R Le bateau..... pourvu qu'ils nous donnent un bon bateau, même le bateau, ça ne fait pas de différence, un brise-glace, qu'il s'appelle bateau-école, pourvu qu'il soit muni de tous les instruments, et ils peuvent s'attendre qu'il revienne un petit peu bossé.

Q Est-ce qu'un navire de la classe du Ernest Lapointe ne pourrait pas être prêté pour une douzaine de jours?

R Je calcule que oui, si le gouvernement suppose la même chose, ce n'est pas.....

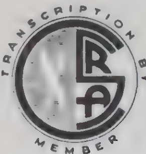
Q Est-ce qu'il ne serait pas un meilleur navire que le Saint-Barnabé?

R Oui, très bien.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Ils peuvent s'attendre à le faire bosser?

R A le faire bosser, si on prend un


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

apprenti et on le laisse manoeuvrer, et la minute que ça vient serré on lui ôte la conduite, ça lui enlève la confiance, et on peut se tromper nous autres aussi, quoique le Saint-Barnabé n'en avait pas, mais ça passait proche des fois.

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour la Can. Merchant Service Guild:

Q Si je me rappelle bien, le Saint-Barnabé, c'était un navire à double hélices?

R Oui, deux hélices qui tournaient sur le même sens. Pour un navire école, ce n'était pas extraordinaire pour ça, par exemple.

Q Est-ce que ça n'avait pas été fait dans le but de rendre l'apprentissage plus difficile?

R ..... quelqu'un s'était trompé, probablement, je ne sais pas. Ca manoeuvrait quand même, mais ça rendait les affaires assez compliquées.

Q Maintenant, durant cette période d'apprentissage, est-ce qu'il y a également, peut-être pas des cours, mais des recommandations, suggestions faites au candidat , au point de vue discipline, en mer?

R Ah, pendant qu'il était à bord du bateau, là, ce n'était pas tellement de la partie discipline qu'on s'occupait, c'était la partie réellement pratique de la théorie qu'on leur avait montrée l'hiver.

Il fallait garder tout de même une certaine discipline à bord du bateau, mais on n'avait pas de trouble avec ça.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q Il y avait un règlement assez rigoureux à suivre?

R Ah oui, ils étaient obligés de suivre des quarts, chaque officier, chaque apprenti était obligé de suivre un quart, comme un officier sur la mer, tout le monde était obligé d'être présent dans le "wheelhouse" à chaque fois qu'on manoeuvrait. on n'avait pas de misère avec ça, je ne crois qu'il y avait nécessité d'insister, parce que tout le monde était intéressé, on n'avait pas besoin.

Q Maintenant, capitaine Lafleur, je reviens à l'apprentissage fait sur les navires en compagnie d'un pilote breveté; est-ce que le pilote qui a avec lui, au cours de son voyage, un apprenti, doit donner - est appelé à donner une appréciation du travail de cet apprenti?

r Là, vous voulez dire: Donner un résultat du voyage de l'apprenti? Non. Il y a une place que c'est marqué, sur la carte "remarque" sur les feuilles de compte qui se font pour le pilotage, mais je crois plutôt que c'est une place pour les remarques du capitaine, par exemple, envers le pilote, ou envers qui que ce soit, ou le pilote envers le bateau, s'il a arrêté à certaines places.

Q Est-ce que par exemple le jury d'examen demanderait à un pilote qui a eu surtout un apprenti avec lui plus souvent qu'un autre, avant de faire un choix, de définir qu'est-ce qu'il pense de cet apprenti-là? Est-ce que ça pourrait se produire?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

R Ca ne serait pasune mauvaise idée, seulement, en autant que le jury d'examen en aurait l'autorité; comme c'est là, le jury d'examen ne peut seulement que..... comment je dirais..... suggérer des choses à l'apprenti; il ne peut pas prendre aucune discipline sur l'apprenti. Alors, ça ne servirait pas à grand-chose, dans le moment.

Q N'est-il pas vrai, capitaine Lafleur, que si vous aviez un contrôle plus rigoureux sur l'apprentissage, vous comme organisation de pilotage, est-ce que vous nepourriez pas établir un système qui vous permettrait de reçevoir l'appréciation de vos confrères sur le travail des apprentis?

R Ce serait très facile, parce qu'on aurait juste à avoir une formule avec chaque voyage, quelque chose comme ça, avec l'appréciation du pilote dessus. Il n'y a pas de complication à faire ça.

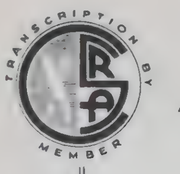
Q Et vous croyez que ça serait un avantage?

R Très bonne idée, parce que souvent, un pilote ne se "bâdrerait" pas de faire un rapport, tandis que s'il y avait une feuille, comme vous dites, d'installée tout de suite, peut-être qu'il le ferait.

Q Je vous remercie, capitaine Lafleur.

(Transquestionné en anglais par Me Mahoney).

TRANSQUESTIONNE par Me JEAN BRISSET, c.r., pour la Féd. des Armateurs du Canada:


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q Capitaine Lafleur, vous avez fait une remarque au cours des questions posées par mon confrère monsieur Mahoney, qui m'a intriguée. Cette remarque était celle-ci: Il s'agissait de pilotes qui étaient mis à la retraite, ou seraient mis à la retraite, et vous avez dit: "Si cela était laissé à nous, il y en a beaucoup qui seraient mis à la retraite."

R Pas à la retraite; j'ai dit que si c'était laissé à nous, il y aurait plus de pilotes qu'il y en a dans le moment, parce que je trouve que nous ne sommes pas assez de pilotes. C'est ce que j'ai dit. Je n'ai pas parlé de mettre des pilotes à leur retraite; je trouve qu'on en manque, je ne suis pas pour en faire partir.

Q Passons alors à un autre sujet: Vous avez parlé des avantages que présenterait une école de marine à Québec. Quand vous avez dit "Québec" est-ce que je dois comprendre qu'il ne s'agit pas nécessairement de la ville de Québec elle-même, mais que l'école pourrait être installée soit à Lévis, à Lauzon, ou dans les environs de Québec?

R Certainement, dans les environs; ça pourrait être à Cap Rouge, Charlesbourg, pourvu que ce soit dans les environs, que ce ne soit pas trop loin pour s'y rendre, et près des avantages des cales sèches et ces choses-là.

Q Croyez-vous qu'il y aurait avantage à ce que l'école soit installée près des chantiers maritimes de Lauzon, par exemple?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

R Ce serait très bien.

Q De façon à permettre aux élèves...

R De comprendre...

Q ... de se rendre aux chantiers sans difficulté, et surveiller les travaux et étudier...

R Ce serait plus facile d'étudier la manière dont un bateau est fait en le voyant que dans un livre.

LA COUR:

Il y a déjà une école technique, d'ailleurs.

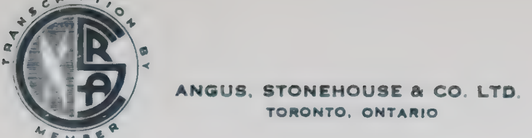
Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:

Q En énumérant les avantages d'une telle école, capitaine, vous avez parlé, j'en suis sûr, dans le contexte des pilotes, et vous avez voulu nous dire quels seraient les avantages au point de vue pilote, et, éventuellement, du pilotage, n'est-ce pas?

R Il y aurait avantage pour tous les marins, pas seulement les pilotes; j'ai parlé des pilotes parce que nous sommes concernés ici, mais n'importe quel marin; si c'est avantageux pour un pilote, c'est avantageux pour un officier, aussi.

Q Alors, c'est le sujet que je voulais aborder avec vous: Vous trouveriez que cette école formulerait des avantages non seulement en regard des pilotes, mais aussi en regard des élèves qui se préparent pour devenir officiers de marine?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



R Certainement.

Q A cet égard, croyez-vous que les pilotes de la circonscription pourraient fournir une aide précieuse à l'école, au point de vue enseignement, par exemple, à l'égard d'un élève qui se dirige dans la navigation côtière ou sur le fleuve?

R Ca leur donnerait certainement une chance de se servir de plusieurs des pilotes comme instructeurs à temps partiel.

Q En d'autres termes, il serait plus facile aux pilotes de votre circonscription d'offrir leurs services comme instructeurs, à cette école?

R Naturellement, si elle était proche; parce qu'autrement, on ne peut pas s'éloigner.

Q Maintenant, capitaine, j'ai cru comprendre, au cours de votre témoignage que vous, et, j'imagine, la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent, préconisiez qu'en regard de l'admission des aspirants-pilotes, l'admission des pilotes, l'apprentissage des pilotes, que la Corporation ait le contrôle absolu de ces choses?

R Dans mon opinion, oui.

Q Au lieu d'avoir le contrôle à la fois de l'autorité de pilotage et de la Corporation des Pilotes, comme ça existe dans ce moment ici?

R Parce que ça porte un peu à la confusion.

Q Pour quelles raisons, croyez-vous?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Votre Seigneurie, il y aurait peut-être lieu d'apporter une clarification à ce que mon confrère a dit: La recommandation numéro 9, le mémoire des pilotes déclare que les systèmes d'apprentissage sont la responsabilité des Corporations, et sujets à l'approbation du commissaire. Il y a peut-être un fond de vérité dans ce que mon confrère dit, que ce serait sous le contrôle des Corporations de Pilotes, mais la recommandation prévoit que les plans d'apprentissage soient toujours sous l'autorité et la surveillance du ministère.
Alors, pour le dossier, je voudrais que la proposition soit claire.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:
Q En d'autres termes, capitaine, en regard de l'explication donnée par Me Lalonde, le système d'apprentissage établit par votre Corporation, et dans votre cas, de la Corporation de Québec, serait soumis tout d'abord à l'approbation de l'autorité centrale, mais une fois cette approbation obtenue, si j'ai bien compris votre témoignage, le contrôle absolu, l'entraînement, la sélection, l'admission des candidats seraient laissés


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

entre les mains de la Corporation?

R Soit de la Corporation, ou encore du jury d'examen.

Q Et dans ce cas, le jury d'examen serait composé uniquement de pilotes?

R Non, seulement il pourrait être composé de la même manière qu'il est composé là.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Encore une fois, les recommandations prévoient les examens, qu'ils soient passés devant un comité composé d'un examinateur pour capitaines et officiers, du chef pilote et de trois pilotes de la circonscription, nommés par la Corporation; les noms des candidats choisis par le comité d'examen seront transmis au commissaire qui demande au ministre des Transports l'émission des brevets de pilote nécessaires.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:

Q Monsieur Lafleur, procédons d'une autre façon, par élimination, si vous voulez: Vous admettrez avec moi qu'aujourd'hui, sous le systeme actuel, l'autorité du pilotage a certainement un contrôle en regard des questions dont nous avons discutées?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

R Elle a un contrôle, si elle voulait s'en servir.

Q Maintenant, pour l'avenir, de quelle façon se contrôle, d'après votre recommandation, serait-il diminué?

R .....

Q De quelle façon l'autorité du pilotage participerait-elle moins dans l'admission, la sélection des candidats, leur entraînement, etc.?

R De quelle façon?

Q Oui, vous demandez un changement dans le système actuel, vous préconisez un changement; ce que je veux savoir, c'est jusqu'à quel point vous préconisez que l'autorité du pilotage ait moins de pouvoir? En regard de quoi?

R Je calcule que pour l'apprentissage, plus vous allez le laisser auxpilotesde s'occuper directement de leurs apprentis, en être responsable et être obligé d'en répondre après, meilleurs ils vont être, et mieux ça va aller.

Q Alors, à quoi serait limitée l'autorité du commissaire en regard de ces questions, une fois qu'il aura approuvé un système préconisé par la Corporation d'un district, par exemple, le district de Québec?

R Bien, par exemple, soit d'une plainte, soit d'un côté ou de l'autre, quelque chose comme ça, ça pourrait peut-être réglé, dans un cas comme ça, par le commissaire, si c'était une affaire


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

assez importante.

ADVENANT 1:00 HEURE P.M. LA COUR EST AJOURNEE A 2:45 HEURES P.M.

- ET LE DEPOSANT NE DIT PLUS RIEN POUR LE MOMENT -

Je, soussigné, sténographe officiel, étant dûment assermenté, certifie par les présentes que la déposition ci-dessus est la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques.

G. OSCAR BOISJOLY
Sténographe Officiel.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

C A N A D A

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S., Président

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire,
Monsieur GILBERT NADEAU, secrétaire.

Le deuxième jour d'octobre, l'an mil neuf cent soixante et trois, a comparu comme témoin:

Capitaine VILANDRE LAFLEUR -
TRANSQUESTION CONTINUEE.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:

Q Monsieur Lafleur, vous avez dit que lors des examens d'admission d'apprenti-pilote au service de pilotage, durant les trois dernières années ou les deux dernières années, depuis que le nouveau système est en vigueur, il y avait eu plusieurs candidats de bloqués à l'examen final. Etes-vous en mesure de me dire à peu près combien de ces candidats se sont vus refuser d'être acceptés comme pilotes pour avoir manqué leur examen final?

R .....

Q A peu près?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

R Quatre ou cinq.

Q Maintenant, vous nous avez dit que ces examens couvraient particulièrement trois sujets: Premièrement, connaissance de la rivière dans la circonscription ooncernée; deuxièmement, connaissance de la la navigation et des règles qui s'y rapportent; et troisièmement, connaissance technique des instruments qui servent, ou aides à la navigation. Pouvez-vous me dire maintenant dans quel domaine il s'est révélé des déficiences de la part des candidats qui ont manqué leur examen?

R Il y en a eu à peu près dans toutes les branches, je crois que les cinq qui ont manqué ont manqué sur différents sujets.

Q Alors, dans le cas des cinq candidats qui ont manqué leur examen, je crois comprendre qu'ils n'ont pas réussi dans aucune des trois branches que je viens de mentionner?

R Non, pas nécessairement dans aucune, parce que quand il en ont bloqué une, automatiquement, l'examen arrête là, l'examen est bloqué, on ne continue pas l'examen.

Q De ces trois branches au point de vue pilotage, strictement pilotage, laquelle est considérée par les examinateurs pilotes comme étant la plus importante?

R Bien, d'après nous, c'est nécessairement le fleuve. Comme pilote.... le restant, c'est un peu pour rafraîchir la mémoire, comme dans la navi-


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

gation, mais c'est surtout la partie du fleuve qui est importante, et des règles de route, naturellement, aussi.

Q Est-ce qu'en regard de l'examen final d'un pilote il est tenu compte de ses capacités de manoeuvrer un navire, disons, pour faire un amarrage? Est-ce qu'il y a un examen qui porte sur ce sujet particulier, un examen pratique?

R C'est-à-dire qu'un examen pratique, il faudrait le faire à bord d'un navire marchand; peut-^etre que le capitaine n'aimerait pas bien ça, si on disait: On fait pratiquer l'apprenti pour accoster le bateau; la seule manière qu'on peut le faire, c'est en les questionnant, et en les ayant chaque fois avec nous autres quand on accoste.

Q Alors, l'examen en regard de cette manoeuvre est un examen purement théorique, depuis que le Saint-Barnabé n'est plus en usage.

R En même temps, en général, on connaît le candidat, parce que ça fait tout de même trois ou quatre ans qu'il est avec nous autres, qu'on lui laisse faire des bouts dans le fleuve, et la seule chose, comme je dis, naturellement, c'est assez rare qu'on va laisser accoster l'apprenti.

Q A tout évènement, est-ce que le jury d'examen attache de l'importance aux capacités d'un candidat en ce qui regarde la manoeuvre d'un navire?

R Bien, au point de vue technique, il est questionné beaucoup par les pilotes sur ce sujet-


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



là, et il est aussi questionné par les examinateurs du gouvernement, au point de vue manoeuvre.

Q Capitaine Lafleur, lorsqu'un candidat est rendu à l'examen final, est admis au service de pilotage, est-ce que la Corporation des Pilotes de la circonscription le considère capable d'effectuer des amarrages?

R Oui.

Q Il doit être considéré comme étant capable de faire ce travail?

R Justement. Autrement, il ne passerait pas ses examens.

Q En quelle année, capitaine, avez-vous été reçu pilote?

R En mil neuf cent cinquante-deux (1952).

Q Et je comprends qu'en mil neuf cent soixante (1960), vous avez été élu au bureau d'administration de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent?

R Oui monsieur.

Q Vous avez été également élu directeur ou administrateur de la Fédération des Pilotes du St-Laurent?

R Oui monsieur.

Q Et vous détenez ce poste depuis les trois dernières années?

R Oui monsieur.

Q Mon confrère attire mon attention sur le fait que la Corporation des Pilotes du Bas St-


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Laurent a été constituée en mil neuf cent soixante (1960), et par conséquent vous auriez été élu administrateur, évidemment, après que la Corporation est venue en existence, c'est-à-dire à l'élection de mil neuf cent soixante et un (1961)?

R Justement.

Q En janvier mil neuf cent soixante et un (1961)?

R Oui, c'est ça.

Q Tandis qu'en mil neuf cent soixante (1960), c'est-à-dire à l'assemblée annuelle de mil neuf cent soixante (1960), vous avez été élu administrateur de l'Association?

R De l'Association, parce que la Corporation n'existait pas encore.

Q Et en mil neuf cent soixante (1960), vous avez été élu également administrateur de la Fédération qui existait déjà?

R Oui monsieur. En mil neuf cent soixante et un (1961), plutôt..... je ne me souviens plus si c'est mil neuf cent soixante (1960) ou mil neuf cent soixante et un (1961); c'est un des deux.

Q A tout évènement, vous étiez intéressé, à ce moment-là, aux améliorations à apporter au systême d'apprentissage, n'est-ce pas?

R Oui monsieur.

Q Et si j'ai bien compris votre témoignage, vous avez dit que ce sont des pilotes de votre circonscription qui ont en fait été responsables d'amener


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

ces améliorations qu'ils considèrent comme absolument nécessaires?

R C'est notre Corporation.

Q Etes-vous au courant que plusieurs années déjà, avant mil neuf cent soixante (1960), la Fédération des Armateurs avait fait des représentations cherchant également à amener des améliorations dans le système d'apprentissage?

R Ca se peut, mais je ne suis pas au courant.

Q Vous n'êtes pas au courant?

R Non.

Q Etes-vous au courant que la Fédération des Armateurs croyait également qu'elle avait un mot à dire dans ce domaine, et particulièrement en regard de l'admission des aspirants-pilotes, et éventuellement, l'admission au pilotage des apprentis-pilotes?

R .....

Q Etiez-vous au courant de ça?

R Je suis au courant qu'aussitôt qu'on s'est intéressé au pilotage - aux apprentis, beaucoup de monde sont devenus intéressés pas longtemps après, mais avant, je n'en ai jamais entendu parler.

Q Avant, quand vous dites "avant".....

R Quand on a commencé à s'intéresser aux apprentis-pilotes, oui, essayer de les améliorer, je suis au courant que la Shipping Federation a voulu avoir un représentant aux examens, des choses comme ça, mais je sais que ça faisait bien des années que personne ne


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

s'occupait des apprentis; la Shipping Federation s'est jamais occupée de moi quand j'étais apprenti, toujours.

Q En quelle année avez-vous été apprenti?

R Je crois que c'est en mil neuf cent quarante-six (1946) ou mil neuf cent quarante-sept (1947)

Q Et c'est en mil neuf cent soixante (1960) que vous avez commencé particulièrement à vous intéresser au sort des apprentis, n'est-ce pas?

R Bien, tant que je n'étais pas dans le bureau de direction, je ne pouvais pas beaucoup m'en occuper; ce n'était pas tellement mon affaire.

Q C'est en mil neuf cent soixante (1960) qu'on a établi des règles régissant le nouveau systeme, n'est-ce pas?

R Oui..... en mil neuf cent soixante et un (1961).

Q Etes-vous au courant que la Corporation des Pilotes de votre district et la Fédération des Pilotes du St-Laurent se sont toujours opposés à ce que les Armateurs aient un not à dire à ce sujet?

R Je suis au courant.

Q Pouvez-vous me dire vos raisons personnelles - je ne vous demanderai pas ici de parler officiellement pour la Corporation - de cette attitude?

R C'est-à-dire, quand vous dites que les pilotes se sont opposés à ce que vous ayiez des idées sur les apprentis - pas des idées sur les apprentis, mais opposés`a ce que vous soyez sur les examens.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q Alors, pour quelles raisons, d'après vous?

R Bien, la raison la meilleure que je peux voir, c'est que je n'y vois aucune utilité; en n'étant pas utile, je ne vois pas ce que vous feriez là.

Q Vous croyez que les Armateurs ne peuvent rien apporter d'utile dans un tel domaine?

R Non, parce qu'il y a déjà les représentants du gouvernement qui sont là, pour prendre les intérêts du public, et qui font passer les examens par rapport à la navigation, ces choses-là; et au point de vue du fleuve, comme pilote, je pense que ça prend un pilote pour examiner un autre pilote.

Q Alors, je reviens à la question que nous avions déjà discutée: Maintenant que la Corporation des Pilotes de votre district semble vouloir prendre sous son aile les apprentis-pilotes et les aspirants-pilotes, quelle est la part, d'après votre opinion personnelle, que devrait jouer l'autorité du pilotage dans ce domaine?

R Une part de surveillance, tout en étant toujours l'autorité finale.

Q Quand vous dites "surveillance", voulez-vous m'expliquer jusqu'à quel point - voulez-vous attendre la fin de la question avant de répondre, parce que le sténographe ne peut pas prendre les deux - voulez-vous m'expliquer jusqu'à quel point cette surveillance devra, d'après votre opinion, être exercée par l'autorité du pilotage?

R Jusqu'à quel point? Bien, si dans l'opinion, par exemple, du commissaire, ou..... il serait dans l'intérêt public de faire une enquête, de voir que les pilotes ne s'occupent pas très bien de leur affaire, ou soit que l'apprentissage, au lieu d'aller en améliorant, que ça aille de pire en pire, je peux voir un commissaire qui devrait intervenir; mais si notre affaire va bien, et que ç'a l'air à s'améliorer et qu'il n'y a pas de plainte, je ne vois pas pourquoi il y aurait intervention

Q Croyez-vous tout de même que dans ce domaine, l'intérêt public soit en jeu, puisqu'enfin de compte les pilotes, professionnels qu'ils sont, rendent un service public?

R L'intérêt public est en jeu dans plusieurs cas, pas seulement dans le cas des pilotes.

Q L'admettez-vous tout de même dans le cas des pilotes?

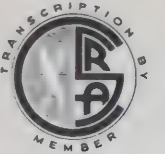
R Oui.

Q Mais vous n'irez pas jusqu'à admettre que les Armateurs qui en somme, bénéficient des services des pilotes ont un intérêt quelconque dans le domaine de la sélection de ces pilotes, de leur admission, de leur entraînement?

R Ils ont un intérêt personnel dans leur avocat, aussi, et est-ce qu'ils ont assisté à vos examens?

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour la Can. Merchant Service Guild:

Je ferai remarquer à mon confrère que

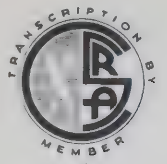

TRANSCRIPTION BY
MEMBER

"intérêt" ne veut pas dire nécessairement "participation".

LE PRESIDENT:
Evidemment, ceci sera matière de plaidoirie.

Si on remonte dans l'histoire du commerçant général, on verra d'où cette attitude prend naissance; c'est que le commerce autrefois, toutes les lois commerciales étaient administrées par les commerçants, la faillite, la loi commerciale, les tribunaux de commerce, les tribunaux de faillite, les tribunaux maritimes. C'est un système - c'est un autre système, c'est le conflit qu'il y a entre les systèmes, actuellement.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:
Q Capitaine, êtes-vous au courant du mémoire qui a été soumis au mois de juin mil neuf cent soixante (1960), subséquemment au mémoire soumis au ministre le quatre (4) avril mil neuf cent soixante (1960), exhibit 696, et qui traitait particulièrement de l'apprentissage, de l'admission et de la sélection des candidats au pilotage?
R Oui.
Q Vous êtes au courant. Je voudrais


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

vous citer quelques extraits de cette soumission, avant de vous poser des questions relativement aux déclarations faites, et je cite ici ce mémoire daté du..... disons, de juin mil neuf cent soixante (1960), jusqu'à temps que je trouve la date..... du sept (7) juin mil neuf cent soixante (1960). Je cite:

> "A question of vital importance was raised following the various oral or written statements received during recent months from the Department officials and lately from the Minister of Transport himself. This question is that the Department is proposing to give representation to shipowners or their representatives on board whose duties are to examine candidates to be admitted as students of pilotage, as apprentices and finally as pilots. The Federation of the St.Lawrence River Pilots in each of the Association or Corporation of Pilots, who are members of the Federation, are strongly opposed to the Department's proposals. They are against this proposal for the following reasons: First, never in the past the Shipowners or their representatives have been allowed to be represented on the examining board for admission to pilotage in the Pilotage District of Montreal and Quebec and Below. Notwithstanding the absence of the Shipowners, or their representatives, this has always remarkably functioned. It is to be noted at this point that if the apprenticeship scheme is presently carefully studied, this has been due to the sole initiative of the pilots themselves, who have, in doing so, shown a high level of professional responsibility."

En regard de cette dernière citation, je vous répète ma question déjà posée: N'est-il pas vrai que la Fédération des Armateurs avait elle-même souligné que des améliorations devaient être faites dans le système d'apprentissage, dans le district de Québec particulièrement, avant la date de ce mémoire?

R Comme je vous dis, je ne me souviens


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

pas qu'elle en ait fait; s'il en a été fait, elle a peut-être suggéré des améliorations, mais améliorer, ... elle n'a pas dit comment s'y prendre, ou quoi faire, de quelle manière, pas que je sache.

Q Vous croyez que tout le mérite des améliorations qui ont été faites doit être donné aux pilotes?

R Oui.

Q Je voudrais vous citer un autre extrait qui se lit comme suit: "Finally it is strongly

> emphasized by the Federation of the St.Lawrence River Pilots that the right of the various group of pilots to be only ones, in collaboration with the sole officers of the Separtment of Transport, to have the responsibility or examining the candidates to pilotage is a right which has been established and recognized by everybody for a long period of time and which has brought the most satisfactory results over the last 100 years. Any attempt to derogate from that right would not only be outrageous but would also result in giving an undue control over our pilotage system to foreign interests as represented here in Canada by the Shipping Federation."

Est-ce que je dois comprendre, - et ici je demande votre opinion personnelle à vous - que si des intérêts maritimes n'étaient pas des intérêts étrangers, vous croiriez légitime que l'industrie maritime elle-même intervienne dans ce domaine?

R Non, je ne crois pas que ça changerait quelque chose; je ne crois pas, que ce soit un armateur étranger ou canadien, qu'il ait d'affaire sur un examen.

Q Alors, ce n'est pas simplement sur la base - je ne discute pas ici si elle est fausse ou non - que les intérêts maritimes ici son pays sont


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

étrangers que vous refusez, dans votre opinion personnelle, aux Armateurs d'intervenir dans ce domaine?

R Non, certainement pas juste à cause de ça.

Q Capitaine, je voudrais vous référer à l'article 40 sous section D des règlements de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent qui se lit comme suit, en parlant du comité d'admission et de promotion, et je cite: "Ils coopèrent avec les autorités compétentes pour assurer la poursuite de tout programme d'étude ou d'entraînement auxquels peuvent être astreints les aspirants-apprentis et les apprentis-pilotes. Ils désignent à cette fin les pilotes requis comme instructeurs."

En regard de cette dernière phrase: "ils désignent à cette fin les pilotes requis comme instructeurs," voulez-vous nous expliquer de quelle façon ceci est mis en pratique?

R Eh bien, comme j'ai dit ce matin, en général, le comité d'admission - vous parlez du règlement du comité d'admission et de promotion, ici - en général, le comité d'admission et de promotion s'est occupé strictement des apprentis, alors de nommer les instructeurs, ça tombait beaucoup sur les apprentis. Alors, le jury d'examen - pas le jury d'examen, mais le comité d'admission et de promotion s'occupe de faire le tour des pilotes et leur demander s'il seraient - s'ils voulaient faire des cours pendant l'hiver. Il s'agit d'en trouver. Ca ne se trouve pas partout. Il


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

n'y en a pas plusieurs qui sont prêts à perdre une partie de leur hiver pour donner des cours. Alors, le jury d'examen fait le tour, il organise une cédule, il voit qu'il y a tant de professeurs, pour qu'ils sachent à telle heure un cours sur la navigation, un cours sur le fleuve, alors, un mois, un mois et demi, tout est préparé d'avance, et c'est le comité d'admission et de promotion qui s'occupe de ça.

Q Si je comprends bien, le rôle du pilote que ce règlement prévoit, c'est d'agir comme instructeur, en parlant d'un apprenti-pilote à bord d'un navire qui serait piloté par le pilote concerné?

R Non, pas à bord du navire. Bien, ici, ce n'est pas stipulé que ce soit nécessairement à bord du navire; ici, ça stipule que si on donne des cours, le comité d'admission et de promotion s'occupera de trouver les professeurs, mais ça ne dit pas qu'il veut désigner quel professeur servira à bord d'un bateau.

Q Si je comprends bien, j'avais fait erreur dans ma première interprétation; il s'agit ici des pilotes qui donneraient des cours pendant l'hiver à l'école de Rimouski aux apprentis qui voudront bien suivre ces cours?

R Oui. Pas à l'école de Rimouski, mais les cours ont été donnés à Québec, oui.

Q Comme question de fait, certains de ces cours par les pilotes instructeurs ont été donnés àl'école de Rimouski, je crois?

R Non.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q C'a été donné...

R A Québec.

Q ... à Québec?

R A Québec.

Q Dans les environs de Québec ou à Québec?

R A Québec même.

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour la Can. Merchant Service Guild:
Excusez-moi, je trouve que mon confrère confond les cours auxquels les apprentis sont astreints, qui sont donnés à l'école de Rimouski, avec les cours donnés par les pilotes, l'hiver, les cours d'un mois et demi.

LE PRESIDENT:
Les cours de l'école de Rimouski, si je comprends bien sont préalables à l'apprentissage; tandis que les cours qui sont donnés à Québec ne sont pas obligatoires.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:

Q Si l'école de Rimouski - on sait bien maintenant, à Rimouski - était transférée à Québec, est-ce que vous prévoyez que ces cours donnés aux apprentis pendant l'hiver pourraient être donnés à l'école de la marine?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

R Oui, c'est pour ça qu'on demande qu'il y ait une autre école à Québec; ce ne serait peut-être pas nécessaire de transférer l'autre école qui est déjà pleine, apparemment, mais une autre école à Québec; les cours pourraient être donnés à l'école, certainement.

Q Maintenant, vous nous avez dit, si j'ai bien compris, qu'il était important pour l'apprenti-pilote de devenir familier avec les aides à la navigation, c'est-à-dire les instruments électroniques modernes qu'on retrouve maintenant à bord des navires?

R .....

Q C'est exact?

R C'est exact.

Q Les cours donnés pendant l'hiver par les pilotes instructeurs aux apprentis-pilotes traitent-ils de ces sujets?

R Ils en traitent, mais en théorie seulement, parce que comme le radar et ces choses-là, il n'y en a pas à Québec. Alors, on ne peut pas leur montrer en pratique; seulement la théorie qui peut leur être montrée.

Quand on avait le Saint-Barnabé, on pouvait leur donner la pratique, parce qu'il y avait tous les instruments à bord.

Q Est-ce que les pilotes, en regard de ces cours d'hiver, n'ont jamais considéré la possibilité d'avoir comme instructeur des spécialistes en radar, par exemple, ou en loran, Decca?



R Bien, encore, sur le Saint-Barnabé, quand les cours ont été donnés, ils ont été donnés par un spécialiste de l'école, un cours de radar a été donné à tous les apprentis, et c'est un spécialiste de l'école, qui était spécialisé en rad ar.

Q Mais lorsque ces oours ont été donnés pendant l'hiver, à Québec, les pilotes eux-mêmes ont été les instructeurs, et non pas des spécialistes venant du dehors?

R Non, pas des spécialistes du dehors.

Q Est-ce que la question a jamais été considérée d'obtenir les services de spécialistes dans ces domaines pour donner ces cours d'hiver aux apprentis?

R Bien, la question a été considérée, puisqu'on demandait ça, une école à Québec, pour avoir la possibilité de faire ça.

Q Maintenant, croyez-vous qu'il serait opportun que les pilotes, même ceux qui exerçent, qui sont en activité, suivent des cours occasionnellement, pendant l'hiver, en matière de radar, Decca et tous les instruments modernes?

R Il y en a qui l'ont fait; il y a des cours qui se sont donnés à Rimouski, les pilotes sont allés suivre les cours à Rimouski, mais en moins grand nombre que si l'école avait été à Québec, parce qu'on est parti de chez-nous tout l'été, il faudrait partir encore, passer l'hiver à Rimouski, ce qui est assez compliqué.

O Si les conditions étaient favorables, je crois comprendre par conséquent que vous considéreriez


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



avantageux que les pilotes en exercice puissent se tenir au courant des développements qui se font dans ces domaines?

R Ce serait certainement avantageux, parce qu'il en arrive toujours, des améliorations.

TRANSQUESTIONNE par Me L. LANGLOIS, c.r., pour la Can. Merchant Service Guild:

Q Votre Seigneurie, une dernière question avant que mon confrère Me Jacques commence sa transquestion. Capitaine Lafleur, ètes-vous au courant de l'établissement assez récent d'une école d'architecture navale à Québec?

R Non.

Q Si je vous disais que telle école existe à Québec depuis deux ou trois semaines, est-ce que vous considéreriez que ce serait un autre argument en faveur d'avoir une école de marine à Québec?

R Ca pourrait aider.

Q Je peux vous dire que l'école existe.

R Ah, tant mieux.

TRANSQUESTIONNE par Me M. JACQUES, pour la Commission:

O Monsieur Lafleur, on m'a remis un document qui s'intitule "horaire des oours d'hiver aux apprentis-pilotes de la circonscription de pilotage de Québec." Voulez-vous en prendre connaissance? Qui a préparé ce document-là?

R Le comité d'admission et de promotion.



TRANSCRIPTION BY
MEMBER



ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

Q Votre Seigneurie, je voudrais qu'il soit déposé sous la cote 732: Horaire des oours d'hiver aux apprentis-pilotes de la circonscription de pilotage de Québec.

Il s'agit de l'horaire de mil neuf cent soixante et trois (1963), n'est-ce pas?

R Oui.

Q Est-ce qu'il y a eu des horaires semblables les années antérieures?

R Oui, c'est à peu près la même chose à tous les ans.

Q Voulez-vous expliquer ce que contient la première entrée: Lundi 14 janvier 1963, il y a un nom, monsieur Ross?

R Ca veut dire que l'avant-midi, il va y avoir un cours donné par monsieur Guy Ross sur les règles de route. Dans l'après-midi, il y aura un cours donné en cartographie par Laurent Dubé.

Q Et ainsi de suite pour le reste de l'horaire?

R Oui.

Q Est-ce que cet horaire-ci est complet pour toute une série de cours d'hiver?

R Oui, ça va jusqu'à l'examen final.

Q Ce matin, vous nous aviez dit qu'après qu'une personne est acceptée comme aspirant, elle doit faire un stade de deux ans à l'institut de marine de Rimouski, ensuite obtenir soit un certificat de premier maître au cabotage ou encore second au long cours, et



qu'aussitôt les certificats obtenus, elle doit donner son nom afin que son nom soit mis sur une espèce de liste de tour de rôle?

R C'est ça.

Q Est-ce qu'il y a une priorité d'accordée à celui qui a un certificat au long cours sur celui qui a un certificat au cabotage?

R Non, il n'y a pas de priorité d'accordée.

Q Est-ce que ça prend moins de temps à obtenir un certificat au cabotage qu'un certificat au long cours?

R Oui, ça prend moins de temps, ça prend douze mois de moins.

Q Maintenant, est-ce qu'il y a une différence...

R A moins de passer par l'école de Rimouski qui vous remet une rémission de temps; si on passe par l'école de Rimouski pour passer un certificat au long cours, les deux ans passées là vont compter pour douze mois de mer, tandis que pour un certificat au cabotage, ça va compter pour six mois de mer. Alors, la différence devient moins grande, c'est une différence de 36 mois pour un cas et 30 mois pour l'autre, alors, ça ne fait plus que six mois de différence.

Q Alors, ça prend six mois de moins?

R En ayant passé par l'école de Rimouski, ça prend encore un peu moins pour obtenir un certificat de cabotage.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q Est-ce que vous considérez que le certificat au long cours, deuxième, second au long cours est supérieur au certificat de premier maître au cabotage?

R Oui.

Q Alors, il n'y a pas une prime ou une préférence d'accordée à celui qui obtient le moins bon des deux certificats, son nom est mis plus vite sur la liste?

R Si vous mettez un minimum, par exemple, eaux côtières ou cabotage, et que vous gardez son nom, et entre temps il arrivait cinq autres qui ont des certificats au long cours, cet homme-là pourrait attendre et tomber en arrière de ces gens-là à chaque fois qu'ily aurait un long cours, il passerait avant lui. Soit qu'on demande juste un long cours; on demande de prendre tout le monde, et si le minimum est maître au cabotage ou second au long cours, on ne peut pas garder ce nom-là, et à mesure qu'il en arrive un avec un maître au long cours, le faire passer par-dessus.

Q En fait, l'exigence, c'est: Premier maître au cabotage?

R Oui, c'est: premier maître au cabotage. Mais si une personne arrive avec un deuxième maître long cours, son certificat n'est pas: premier maître. C'est pour ça qu'il faut nommer les deux.

Q Mais alors, pourquoi ne pas accorder une préséance à celui qui obtient le certificat qui est supérieur à l'autre, puisque le certificat est supérieur?

R S'ils arrivaient tous les deux en


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

même temps, admettons que l'examen ait lieu la même journée, c'est toujours possible de dire que le talent de l'autre, quelque chose comme ça, serait considéré, dans un cas comme ça, on pourrait plaçer un avant l'autre parce qu'il a un maître au long cours, mais une fois qu'il est placé sur une liste, on ne pourrait pas passer notre temps à le changer de place parce qu'il a un moins bon certificat.

LE PRESIDENT:

Q Alors, à ce moment-là, c'est l'ordre chronologique des entrées sur la liste?

R Justement.

Q Du moment que quelqu'un a obtenu son certificat, il s'en va vous le montrer, vous le mettez sur la liste?

R Oui, il vient de se qualifier, automatiquement, il est éligible, il embarque la liste de la journée.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Qu'est-ce que l'apprenti-pilote fait après qu'il a complété ses trois ans d'apprentissage, mais qu'il n'est pas encore reçu pilote?

R Il continue à faire son apprentissage la même chose, tout le temps, il est obligé de faire ses 70 voyages par année, ses déplacements de bateau, etc.

Q Dans votre ouvrage comme pilote,


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



quelles sont les connaissances qui sont les plus importantes, si vous voulez me les donner par ordre d'importance?

R Comme pilote?

Q Comme pilote?

R Bien, la plus importante, je dirais, c'est de connaître le fleuve sur le bout de nos doigts; c'est plus important pour garder un bateau en flotte.

Ensuite, la manoeuvre d'un bateau, d'abord les règles de route, c'est aussi important que les deux, parce que même si on sait où il y a de l'eau, il faut savoir quel côté prendre quand on rencontre un bateau.

La navigation est nécessaire aussi, mais un peu moins, parce qu'au point de vue pilotage, on est supposé le savoir un peu, sans avoir besoin d'une carte, mais en cas d'urgence ou quelque chose, c'est toujours commode d'avoir de la navigation pour pouvoir s'en tirer.

Q Vous devez savoir vous en servir?

R Oui, de la navigation.

Q Vous comprenez ça dans la navigation. Est-ce que vous vous servez de la navigation astronomique?

R Non.

Q Jamais?

R Non, à peu près pas.

Q Est-ce qu'il est nécessaire qu'un pilote ait des connaissances quant à l'entretien d'un


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

navire?

R L'entretien lui-même..... bien, c'est-à-dire, il n'en connaîtra jamais trop; c'est mieux pour lui.

Q Mais je parle pour son ouvrage de pilote, est-ce qu'il est nécessaire de savoir comment un navire doit s'entretenir?

R Savoir s'il est bien peinturé ou non, ça ne change pas grand-chose.

Q Est-ce qu'il est nécessaire qu'il sache comment charger un navire et comment prendre soin de la cargaison?

R Non, mais par contre, il est nécessaire un peu, si en partant du quai, s'il monte à bord et qu'il s'aperçoit que son bateau ne serait pas ce qu'on appelle "seaworthy", ce sera commode pour lui de le savoir.

Q C'était ma question suivante, celle de sa stabilité? Est-il nécessaire - ne disons pas "nécessaire" - utile qu'un pilote connaisse quelque chose en stabilité?

R C'est utile certain, mais pas absolument nécessaire.

Q C'est utile?

R Oui.

Q Est-il nécessaire qu'il connaisse quelque chose sur l'administration qu'un commandant doit faire?

R Là encore, c'est très utile il ne faut


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

tout de même pas arriver à bord d'un bateau et ne pas être au courant de ce qui se passe à bord, ne pas savoir les responsabilités de l'un ou de l'autre, qu'est-ce que le capitaine fait à bord, mais tout de même..... on pourrait rendre le bateau à destination sans ça, tout de même.

Q Est-il nécessaire qu'il connaisse quelque chose de la construction des navires?

R Là, je crois que oui, parce que si par exemple..... en cas d'accident ou d'échouement, il faut qu'il ait une bonne idée pour voir quelles mesures prendre pour éviter de faire d'autres avaries à son bateau, ou pouvoir réaliser si sur l'accident qui vient de se produire, s'il peut ôter son bateau de cette position-là immédiatement, et peut-être s'en aller dans l'eau profonde et le faire couler; c'est très important, je crois, qu'il comprenne un peu comment un bateau est fait.

Q Est-ce qu'il est nécessaire qu'il connaisse quelque chose sur la façon dont les navires sont réparés ou doivent être réparés, réparations temporaires?

R Je crois qu'en fait de construction de navire, il devrait en connaître pas mal au cas d'accident.

RE-INTERROGE par Me MARC LALONDE, c.r., pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Capitaine Lafleur, est-ce que dans les cours d'hiver qui sont donnés par les pilotes, il

n'y a pas une série de cours sur la construction et la stabilité des navires?

R Oui monsieur.

Q Ce matin, on vous a demandé si l'examen d'admission au pilotage devait être considéré comme l'équivalent à un certificat de maître en eaux intérieures, "master home trade"?

R Capitaine, "master home trade", oui.

Q Est-ce que cette équivalence s'applique en rapport avec tout l'examen ou en rapport avec une partie de l'examen?

R Quand on parle d'équivalence, ici, pour un pilote, on parle de la partie navigation ou "seamen ship"; mais ce n'est qu'une petite partie de l'examen, parce que l'examen principal du pilote, enfin de compte, est la partie sur le pilotage.

Q Et qu'est-ce que ça représente, l'aspect sur le pilotage?

R L'aspect sur le pilotage représente ..... savoir toutes les profondeurs d'eau, toutes les marques de "clairance" dans toutes les parties du fleuve, les profondeurs d'eau au quai, les différents courants dans le district, les différentes marques, soit personnelles ou officielles, et hauts-fonds; ça représente tout ce qui se rapporte au pilotage.

Q Est-ce que les différentes marées, par exemple, est-ce que ça entrerait dans l'examen de maître en eaux intérieures ou plutôt dans l'examen de pilotage?

R Ca entrerait dans les deux, parce qu'enfin, comme dans notre district, il y a des fois où il y a seulement 30 pieds d'eau à mer basse et on amène des bateaux jusqu'à 38 pieds, par bout. Alors, il faut nécessairement que le pilote soit capable de se servir de ses tables de marée et calculer pour savoir quand passer et pas nécessairement attendre à la marée haute et perdre du temps, pour savoir quand il peut passer à quelques minutes près.

Q Et les trois ans minimum d'apprentissage que vous intégrez dans votre plan d'apprentissage, est-ce que cet entraînement se rapporte surtout à l'aspect navigation, ou si ça se rapporterait surtout ou uniquement à l'aspect pilotage?

R C'est surtout l'aspect pilotage. L'autre partie, nous avons commencé à donner des cours l'hiver seulement pour rendre service et renseigner les pilotes encore plus, mais ç'a toujours été la principale partie de l'apprentissage: C'était d'apprendre le fleuve, parce qu'il ne se donnait pas d'autres sortes de cours, anciennement.

(Le témoin est transquestionné en anglais par Me Mahoney et par Me Langlois).

- ET LE DEPOSANT NE DIT PLUS RIEN -

Je, soussigné, sténographe officiel,


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

étant dûment assermenté, certifie par les présentes que la déposition ci-dessus est la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques.

G. OSCAR BOISJOLY
Sténographe Officiel.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

C A N A D A

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S.,
Président

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire,
Monsieur GILBERT NADEAU, secrétaire.

Le deuxième jour d'octobre, l'an milneuf cent soixante et trois, a comparu comme témoin:

ROBERT GILOT -

INTERROGE par Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Voulez-vous répéter votre nom et votre âge, s'il vous plaît?
R Robert Gilot, 30 ans.
Q Quel âge?
R 30 ans.
Q Quelles fonctions occupez-vous actuellement?
R Je suis apprenti du district de Québec..... apprenti-pilote.
Q Depuis quelle année êtes-vous apprenti dans la circonscription de Québec?
R Depuis mil neuf cent soixante (1960).


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



Q Est-ce que vous avez eu du temps de mer avant de devenir apprenti?

R J'ai eu environ huit années en mer, au long cours, sur des bateaux de la Saguenay Terminal et Canadian National Steamship.

Q Et pourriez-vous nous dire de quelle année à quelle années vous avez été en mer, et quelle a été votre expérience en général dans le domaine maritime?

R J'ai commencé à naviguer en mil neuf cent cinquante-deux (1952), comme cadet officier. Ensuite, j'ai eu deux ans comme cadet officier, ensuite j'ai eu une année comme troisième officier, et je suis revenu pour passer un certificat de deuxième maître au long cours. Après ça, je suis retourné en mer pour deux ou trois ans, et puis j'ai été environ six mois à terre. Ensuite, je suis retourné en mer, et on m'a appelé pour le pilotage, comme apprenti-pilote. C'était, ça, en mil neuf cent soixante (1960).

Q Si j'ai bien compris, vous êtes présentement détenteur d'un certificat de deuxième maître long cours?

R C'est bien ça.

Q C'est ça. Sur quelles mers avez-vous circulé?

R J'ai été sur l'océan Atlantique, j'ai été sur le Pacifique, et puis..... c'est à peu près les deux seuls endroits où je suis allé; je suis allé en Europe, et puis.....


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q Est-ce que vous avez été à bord comme officier? Est-ce que vous avez été comme officier ou marin à bord de navires côtiers sur le St-Laurent?

R Non, jamais.

Q Les navires de la Saguenay Terminal, pour lesquels vous étiez employé, est-ce que c'était des navires qui venait régulièrement à Port-Alfred ou à Montréal?

R Durant les premières années, on venait très rarement à Port-Alfred. On pouvait être huit ou neuf mois partis.

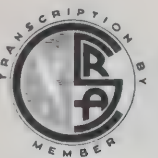
Durant mes dernières années, j'étais sur des bateaux différents, j'étais sur le cargo qui était entre les Antilles et Montréal, Port-Alfred et Montréal.

Q Pourriez-vous dire à la Commission dans quelles conditions vous êtes devenu apprenti dans la circonscription de Québec? Si je comprends bien, vous êtes sous..... ce matin, le capitaine Lafleur a décrit comme l'ancien systême. Est-ce que c'est bien ça?

R Oui.

Q Pourriez-vous décrire dans quelles conditions vous êtes devenu apprenti?

R Je suis sous l'ancien systême qui consiste à cinq ans d'apprentissage, à 40 voyages par année, dont six sur le Saguenay, et puis le restant sur le St-Laurent.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Et puis, durant les cinq années, je devais avoir, au bout de mes cinq années, au moins 40 voyages à Port-Alfredet puis 15 à Chicoutimi, et, naturellement, le restant sur le St-Laurent.

Q Est-ce qu'antérieurement à votre apprentissage vous avez suivi les cours de l'institut de marine de la province de Québec?

R Oui, j'ai été deux ans à l'école de marine: de 1950 à 1952.

Q Est-ce que vous avez jamais donné des cours à l'institut de la marine de la province de Québec?

R Non, jamais.

Q Est-ce que vous avez suivi les cours d'hiver auxquels a référé le capitaine Lafleur dans son témoignage, cours organisés par les pilotes?

R Je les ai suivis l'hiver dernier.

Q Est-ce que vous avez été à bord du navire-école Saint-Barnabé, lors de la croisière de mil neuf cent soixante et un (1961)?

R Oui.

Q Est-ce que ce stage à bord du navire-école vous a été utile, à votre avis, tenant compte quand même de l'expérience que vous aviez antérieurement comme officier à bord de navires?

R Ca m'a été très utile, surtout sur le point de vue de pratiquer la manoeuvre, et puis, comme le capitaine Lafleur a dit tout à l'heure, sur le point de vue d'aller dans la rivière et faire les marques, en


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

somme, pour tout ce qu'il y a à étudier sur la rivière, comme apprenti-pilote.

Q Est-ce que cette croisière sur le Saint-Barnabé était obligatoire?

R Ce n'était pas obligatoire.

Q Ces cours d'hiver que vous suiviez, est-ce que vous obteniez une certaine rémunération ou une certaine indemnité durant ce mois et demi durant lequel vous consacriez tout votre temps à ces cours?

R On avait de quoi d'alloué pour le transport et la pension, surtout pour ceux qui vivaient en dehors de Québec, comme dans mon cas, j'habitais Jonquière, et j'ai eu plus que ceux qui habitaient Québec.

Q Encore là, est-ce que ces cours, à votre avis, sont vraiment utiles ou vraiment avantageux pour les apprentis?

R Très très utiles, à mon idée, à mon avis.

Q Vous avez mentionné que vous êtes sur le régime de cinq ans, au régime de 40 voyages par année, alors que le nouveau système prévoit, comme vous savez, trois ans à 75 voyages par année - 70 voyages par année.

R Oui monsieur.

Q Combien de voyages effectivement avez-vous accomplis durant..... disons, durant la saison dernière, 1962?

R Environ 125 voyages.

Q Environ 125 voyages. Est-ce que ceci


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

implique que vous n'aviez aucune autre occupation que celle d'apprenti durant le cours de votre apprentissage?
R C'est ça.
Q Est-ce qu'il y avait une raison particulière pour laquelle vous avez fait plus que trois fois le nombre requis de voyages dans votre circonscription, durant cette année?

(La question est relue par le sténographe).

LE TEMOIN:

R Oui, parce que vu qu'on n'a pas de salaire comme apprenti, que tout ce qu'on a comme apprenti est considéré comme dépenses de voyage, et qu'on a besoin de ça pour payer nos dépenses, l'apprenti se voit dans l'obligation de faire plus de voyages pour prévenir à ses besoins à Québec ou .....
Q Je constate que 125 voyages constituent un nombre supérieur au nombre de voyages accomplis par les pilotes brevetés de la circonscription. Est-ce que vous jugez que le nombre de voyages que vous accomplissez, que vous avez accomplis, par exemple l'an dernier, vous dites: 125, est un nombre raisonnable pour un apprenti, ou si vous jugez qu'un apprenti pourrait accomplir un nombre plus considérable de voyages sans difficultés?
R Le nombre de 125 est définitivement trop de voyages, parce que..... on a à faire autant de voyages, parce qu'on a de la difficulté à se reposer,


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q Est-ce qu'il y a une raison monétaire quelconque pour laquelle vous auriez accompli cette année encore plus de voyages que l'an dernier?

R Voulez-vous répéter, s'il vous plaît?

Q Est-ce qu'il y aurait une raison monétaire pour laquelle cette année vous auriez accompli plus de voyages encore que l'an dernier?

R Oui, certainement.

Q Est-ce que c'est un facteur qui est intervenu dans votre décision d'accomplir ce nombre accru de voyages?

R Bien, naturellement, j'ai besoin de plus d'argent pour vivre; c'est le seul moyen, actuellement, où je peux en prendre. Alors, j'augmente le nombre de voyages, c'est tout.

Q Est-ce que c'est votre seule source de revenu, à l'heure actuelle?

R C'est tout ce que j'ai comme revenu.

Q Et combien recevez-vous pour un voyage?

R La première année d'apprentissage, on reçoit douze dollars ($12.00), et puis, les années suivantes, on a quinze dollars ($15.00) du voyage.

Q Et si vous voulez, prenons un cas ordinaire d'un voyage de Québec aux Escoumains et aller et retour, je comprends qu'à ce moment-là vous aurez eu $30.00 pour le voyage aller et retour?

R Alors, en laissant Québec, en partant de ma demeure pour m'en aller au bureau, j'ai be-


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



soin de transportation, bien souvent je vais être appelé à prendre un bateau, disons, vers midi, alors il faut que je parte de chez-nous vers onze heures, et il faut alors manger en dehors et puis..... aux Escoumains, il y a la question de pension, on n'a pas de pension, on peut toujours aller à l'hôtel, mais seulement que ça coûte encore de l'argent, c'est encore coûteux, et il nous faut manger là aussi. Alors, actuellement, aux Excoumains, on a le bureau où on vit dans le grenier du bureau qui est un endroit pas mal disgracieux.

Q Quand vous parlez du bureau, est-ce que vous parlez du bureau de la station de pilotage?

R Je parle du bureau de la station de pilotage.

LE PRESIDENT:

Q C'est celui qu'on a vu?

R C'est ça.

Q On peut s'imaginer ce que c'est que le grenier?

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Vous n'avez pas eu l'occasion de visiter le grenier, votre Seigneurie.

Q Alors, est-ce que les apprentis, généralement, vivent là? Est-ce que vous êtes le seul à loger là?

R Il y a du logement pour quatre, ça peut coucher quatre; si on est plus que quatre, il y en


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

a nécessairement qu'il faut qu'ils aillent à l'hôtel, ou qu'ils dorment sur une chaise.

Q A l'hôtel, vous avez des frais d'hôtel?

R Oui.

Q Et quel temps restez-vous aux Escoumains? Est-ce que vous êtes obligé de payer des repas aux Escoumains, ou si vous embarques à bord d'un navire immédiatement avant que le prochain repas arrive?

R On essaie d'embarquer assez vite après notre arrivée, justement pour couper les dépenses, et puis, naturellement, lorsqu'on arrive sur les bateaux, dans ce temps-là, on n'est pas tellement..... il y a des fois qu'on n'est pas tellement en condition physique, on n'est pas tellement bien reposé après être descendu, s'il faut remonter.....

Q Maintenant, comment se fait l'assignation des apprentis aux navires? Est-ce que le surintendant, le surveillant local du pilotage tient une liste de tour de rôle pour les apprentis?

R A Québec, on se choisit un bateau nous-mêmes. Aux Escoumains, on a le tour de rôle, chacun son tour.

Q Et le tour de rôle - alors, à Québec, vous dites "on se choisit son navire soi-même," comment est-ce que ça se passe, en pratique? Disons qu'aujourd'hui vous allez prendre un navire à Québec, qu'est-ce que vous faites?

R On a un tableau de tous les bateaux


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

qui descendent de Montréal ou qui sont à Québec.

Q Ca, c'est dans la station de pilotage?

R A la station de pilotage à Québec. On sait approximativement l'heure du départ, et que le bateau..... alors, tout ce qu'on fait, c'est de prendre ..... on a un livre spécialement pour ce qu'on appelle le "bookage" - le nom du bateau au bout du nom de l'apprenti, et c'est la manière qu'on prend notre bateau à Québec.

Q Est-ce que vous devez demander une permission au surintendant ou au commis à cet effet-là?

R Non.

Q Est-ce que vous devez en aviser le pilote concerné ou le pilote affecté au navire?

R On doit demander au pilote pour embarquer avec lui.

Q Est-ce qu'il vous est jamais arrivé personnellement d'être refusé par un pilote à bord d'un navire?

R Non, jamais.

Q Est-ce qu'il est jamais arrivé qu'un capitaine refuse un apprenti à bord de son navire?

R Ca ne m'est pas arrivé personnellement, mais j'ai entendu parler d'autres apprentis qui ont été refusés sur des navires.

Q Est-ce qu'il vous est jamais arrivé personnellement que des navires, après que vous ayiez eu accompli le voyage à bord aient subséquemment refusé de vous payer votre indemnité?

R Ca m'est arrivé plusieurs fois.

Q Vous dites que ça vous est arrivé plusieurs fois?

R Oui, c'est ça.

Q Qui est-ce qui s'occupe de percevoir vos indemnités?

R Il y en a quelques-uns qui envoient ça aux agents eux-mêmes. Pour ma part, il y a un commis du bureau qui s'en occupe, et puis on doit lui donner tant par chèque reçu.

Q Qu'est-ce que vous donnez pour ces services spéciaux du commis?

R C'est 0.25cents du chèque.

Q 0.25 cents du chèque?

R .....

(Le témoin est interrogé en anglais par monsieur le commissaire Smith).

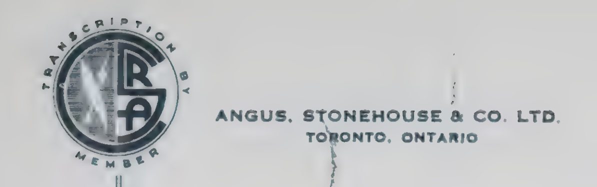
LA COUR EST AJOURNEE POUR QUELQUES MINUTES.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Monsieur Gilot, vous avez mentionné le fait que vous aviez un tour de rôle, non pas à Québec mais aux Escoumains. Est-ce qu'il s'agit d'un tour de rôle tenu par la station de pilotage aux Escoumains?

R C'est plutôt une entente entre les apprentis, qui a été faite, et puis, actuellement, même


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



les commis du bureau aux Escoumains observent la même entente.

Q Le capitaine Lafleur a déposé devant cette Commission, ce matin, des règlements de dispatching qui avaient été faits en mil neuf cent soixante et un (1961). Sauriez-vous me dire si ce sont ces règlements que vous appliquez aux Escoumains?

R .....

Q Savez-vous à quoi je réfère?

R Ca me vient à l'idée, là, qu'on a ça dans nos règlements, oui, le tour de rôle est tenu aux Escoumains et à Port-Alfred.

Q Est-ce qu'il s'agit des règlements déposés ce matin, portant la date du vingt-neuf (29) mars mil neuf cent soixante et un (1961)?

R C'est bien ça.

Q C'est celui-là. Est-ce qu'il y a une raison particulière pour laquelle vous avez des règlements aux Escoumains et que vous n'en avez pas établi à Québec?

R La raison est que tous les apprentis vivent à Québec, et puis que naturellement personne n'est intéressé à perdre de temps aux Escoumains dû à un autre apprenti qui aurait pu manquer son bateau.

Q En autant que vous êtes concerné, visà-vis qui vous sentez-vous responsable de votre conduite et votre entraînement, en tant qu'apprenti?

R Au comité d'admission et de promotion.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



Q Et selon vous, c'est ce comité d'admission et de promotion qui a juridiction sur votre entraînement?
R ..... oui.
Q Selon vous, est-ce que le surintendant de pilotage local a quelque chose à voir dans votre apprentissage?
R Le surintendant est certainement l'autorité première des apprentis.
Q Est-ce que vous avez, dans votre expérience comme apprenti, est-ce que vous avez eu affaires directement avec le surintendant local de pilotage?
R Sous quel rapport?
Q Je dirais, sous n'importe quel rapport, depuis que vous êtes apprenti, sous l'aspect discipline, sous l'aspect dispatching, soit sous l'aspect rémunération et ainsi de suite?
R Les seuls temps que j'ai eu affaires au surintendant étaient surtout durant..... avant mon apprentissage, lorsqu'il fallait me rapporter, et puis .....
Q Vous rapporter?
R Me rapporter à chaque année au surintendant.
Q Et depuis que vous êtes apprenti, est-ce que le surveillant local ou un de ses représentants vous a jamais convoqué pour faire de quelque façon un rapport de vos activités?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

R ..... non.

TRANSQUESTIONNE par Me L. LANGLOIS, c.r.,
pour la Can. Merchant Service Guild:

Q Monsieur Gilot, si je comprends bien, vous étiez à faire votre apprentissage en janvier mil neuf cent soixante et un (1961)?
R Le commencement de mon apprentissage.
Q Vous étiez en apprentissage dans le temps?
R Oui.
Q Vous avez complété combien d'années d'apprentissage à date?
R J'ai eu trois ans d'apprentissage en mai dernier.
Q En mai 1963?
R 1963.
Q Et vous êtes le troisième sur la liste?
R Je suis le troisième sur la liste.
Q Maintenant, lorsque vous suivez les cours d'apprentis l'hiver, les cours donnés aux apprentis l'hiver, est-ce que vous êtes rémunéré de quelque façon que ce soit?
R Oui.
Q Par qui?
R Par le gouvernement provincial.
Q Par le gouvernement?
R Oui.
Q Est-ce que vous voulez dire par là


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

que vous tombez sous ce plan qu'on appelle le plan de l'aide à la jeunesse?

R C'est ça, c'est bien ça.

Q Voulez-vous dire quelle rémunération vous recevez sous ce plan?

R Pour ma part, j'avais mon domicile en dehors de Québec, et j'étais..... je faisais mon chez-nous à Jonquière, et j'ai eu environ $140.00.

Q Cent dollars ($100.00)

R $140.00.

Q Pour quelle période, ça?

R Pour tout le temps du cours qui a dûré environ un mois et demi.

Q Si je comprends bien, avec ce $140.00, vous avez dû pourvoir à vos frais de subsistance à Québec?

R C'est bien ça.

Q Vos frais de déplacement également?

R C'est ça.

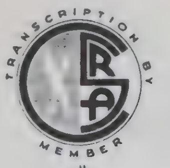
Q Est-ce que vous pouvez faire application pour ces bourses d'études qui sont données par le gouvernement de la Province, comme apprenti-pilote?

R Je ne sais pas, je ne crois pas; je ne l'ai pas essayé moi-même.

Q A votre connaissance, est-ce qu'il y a des apprentis qui touchent ces bourses d'études?

R Aucun apprenti n'a touché de bourses d'études, d'aucune façon.

Q Donc, la seule assistance financière


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

que vous avez durant votre apprentissage, en plus de cette rémunération de douze dollars ($12.00) ou quinze dollars ($15.00) par voyage, comme apprenti, lorsque vous faites vos voyages d'apprentissage, c'est ce $140.00, l'hiver, dans votre cas, lorsque vous suivez le cours des apprentis?

R Pour la période d'hiver.

(Transquestionné en anglais par Me Mahoney).

TRANSQUESTIONNE par Me JEAN BRISSET, c.r., pour la Féd. des Armateurs du Canada:

Q Monsieur Gilot, quand vous avez été accepté comme cadet au service de Saguenay Terminals Limited, vous avez dû, j'imagine, signer un contrat, n'est-ce pas?

R Oui.

Q Est-ce que ce contrat ne prévoyait pas qu'éventuellement, si vous rencontriez les conditions requises, vous seriez accepté comme un officier sur les navires de la compagnie?

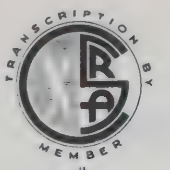
R Oui.

Q C'était le but du contrat que vous aviez signé à ce moment-là?

R Oui, c'est ça.

Q Est-ce que lorsque vous avez signé ce contrat, vous envisagiez plutôt d'être pilote, éventuellement, ou de rester dans la Marine Marchande?

R J'envisageais plutôt de rester dans


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

la Marine Marchande, parce que je ne connaissais pas le pilotage à ce moment-là.

Q Qu'est-ce qui vous a attiré plutôt vers le pilotage et à délaisser la carrière d'officier dans la marine marchande?

R Bien, vu que la marine marchande semblait s'en aller, descendre pas mal, tous les bateaux étaient changés sous des drapeaux différents, et puis..... aussi, il y avait l'attraction du pilote qui est chez lui plus souvent que l'officier de marine.

Q Est-ce que les revenus éventuels que le pilote retire une fois qu'il est admis comme pilote ont eu quelqu'attraction pour vous?

R C'est certainement plus attrayant que celui de l'apprenti, en tout cas.

Q Pardon?

R Il y a certainement une attraction.

Q Est-ce que lorsque vous étiez cadet au service de Saguenay Terminals Limited, vous aviez d'autres compagnons qui étaient aussi cadet, pour devenir officiers?

R Oui.

Q Qui avaient également suivi des cours à l'école de marine Rimouski?

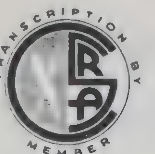
R Oui.

Q Est-ce qu'il y en a parmi ceux qui étaient cadets dans le temps où vous l'étiez, qui sont restés dans la carrière d'officier dans la marine marchande?

R ..... non, je n'en connais pas.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q Vous n'en connaissez pas?
R Non.
Q Est-ce que vous voulez dire par là: De vos amis, ou.....
R Dans ceux que je connais, il n'y en a pas qui sont restés dans la marine marchande.
Q Maintenant, monsieur Gilot, vous avez dit qu'en 1962, vous aviez fait 125 voyages?
R C'est vrai.
Q Est-ce que ces voyages ont été tous faits durant la saison d'été, ou s'il y en a eu de faits durant la saison d'hiver, c'est-à-dire entre le premier décembre et le huit (8) avril?
R Tous ont été faits entre avril et décembre, le premier décembre.
Q C'est-à-dire, pendant la saison d'été ordinaire, régulière de navigation?
R C'est bien ça.
Q Maintenant, vous nous avez dit que cette année, vous comptiez faire encore un plus grand nombre de voyages. Voulez-vous nous dire combien de voyages vous avez faits à date?
R J'ai environ 130 voyages à date.
Q Et ceci depuis le premier (1er) avril?
R Depuis le neuf (9) avril.
Q Depuis le neuf (9) avril. Vous nous avez dit que vous aviez, particulièrement cette année, des obligations de famille, et que c'était, si


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



j'ai bien compris, pour cette raison que vous faisiez un grand nombre de voyages, de façon à gagner suffisamment pour au moins rencontrer les obligations ménagères?

R C'est vrai, c'est ça.

Q C'est exact?

R C'est exact.

Q En d'autres termes, si je puis m'exprimer de la sorte, vous faites un nombre de voyages supérieurs à 40, qui en somme est requis, aux fins de gagner de l'argent pour rencontrer ces obligations?

R C'est exact.

Q Et non pas parce que vous les croyez nécessaires aux fins d'acquérir plus d'expérience comme apprenti-pilote?

R Non.

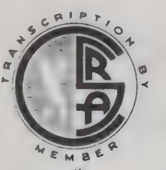
Q J'imagine que lorsque vous avez à choisir un navire pour faire un voyage, vous allez choisir un navire qui paye plutôt qu'un navire qui ne paye pas.

R Naturellement.

Q Et cette année, vu que vous êtes dans la troisième année d'apprentissage, vous retirez quinze dollars ($15.00) par voyage?

R Je suis dans la quatrième, je retire $15.00.

Q Maintenant, ces 130 voyages que vous avez faits cette année, en mil neuf cent soixante-trois (1963), veulent dire que vous avez fait combien de voyages par semaine, ou en moyenne?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

R Aux environs de quatre ou cinq voyages par semaine.

Q Et vous nous avez dit que cela était très fatiguant?

R Oui.

Q Vous n'avez pas le temps d'avoir le repos nécessaire entre chaque voyage?

R Non.

Q En moyenne, combien d'heures avez-vous pour vous reposer, entre chaque voyage?

R Ca dépend. A Québec, on peut avoir le temps nécessaire pour se reposer, oui, mais aux Escoumains, en moyenne, on a environ trois ou quatre heures de répit pour se reposer.

Q En d'autres termes, vous partez de Québec, vous descendez aux Escoumains et vous prenez presque le premier bateau qui va remonter?

R C'est ça.

Q Et à Québec combien d'heures ou de jours avez-vous entre chaque voyage que vous faites, aller et retour, pour vous reposer?

R Ca varie, parce que une semaine, si je fais six voyages, je n'aurais pas le même temps libre à Québec, définitivement, que si j'en fais quatre.

Q Avez-vous tout de même une journée d'intervalle entre chacun de vos voyages, aller et retour, quand vous êtes à Québec?

R Non.

Q Dans le cas du voyage de retour des


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



Escoumains à Québec, après avoir fait le voyage d'aller, et il n'y a eu que quelques heures avant de reprendre le bateau, lorsque vous montez à bord du navire qui remonte le fleuve jusqu'à Québec, avez-vous la chance de vous reposer?

R Quelques fois.

Q Est-ce que vous pouvez dormir?

R Oui.

Q J'imagine qu'on vous nourrit, à bord des navires, n'est-ce pas?

R Oui.

Q On ne vous a jamais refusé un repas, même si vous êtes un peu en retard en ce qui regarde les heures régulières des repas?

R Non.

Q Est-ce que vous faites d'autre travail pour gagner des revenus, pendant l'année?

R L'hiver de 1961 à 1962, je suis retourné en mer pour six mois, mais l'an dernier, j'ai suivi le cours seulement, le cours d'apprenti donné par les pilotes.

Q Est-ce que vous avez cherché des moyens peut-être plus faciles de gagner ce dont vous avez besoin pour rencontrer vos obligations que de faire le nombre de voyages que vous avez décrits?

R Je ne comprends pas ce que vous voulez dire.

Q Est-ce que vous avez cherché pour voir s'il y avait d'autres moyens que de faire le nombre


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



de voyages que vous faites pour réussir à gagner suffisamment pour rencontrer vos obligations?

R En ce qui concerne..... pour rester dans la navigation, c'est assez difficile de trouver un emploi pour l'hiver, pour un apprenti; il y en a qui en ont eu, j'en ai eu moi aussi, par le passé, mais il y a plusieurs apprentis qui sont restés tous les hivers à ne rien faire, sans emploi.

Q Vous êtes sous l'ancien système, n'est-ce pas, qui requiert 40 voyages par année?

R Oui, c'est exact.

Q N'y a-t-il pas des apprentis qui ont réussi à faire ces 40 voyages en fin de semaine, pendant la saison de navigation, particulièrement pendant l'été, tout en travaillant le reste du temps ailleurs?

R Pas à ma connaissance.

Q Considérez-vous qu'il serait possible tout de même pour un apprenti-pilote sous l'ancien système de faire ces 40 voyages en fin de semaine, pendant la saison de navigation?

R Oui.

Q Vous nous avez dit, monsieur Gilot que vous êtes le troisième sur la liste?

R C'est exact.

Q En priorité, des apprentis-pilotes?

R C'est exact.

Q Serait-il juste de dire que vous comptez d'être accepté comme pilote l'année prochaine, en 1964?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

R J'y compte..... jusqu'à un certain point, mais on ne peut absolument pas faire de prévision à ce point de vue là, en ce qui concerne le pilote.

Q Etes-vous au courant que depuis le mois de juin 1960, c'est-à-dire depuis trois ans, trois ans et deux ou trois mois, il y a eu 13 nouveaux pilotes qui ont été acceptés dans la circonscription de Québec?

R Oui.

Q C'est-à-dire quatre ou plus par année. Alors, croyez-vous que si le même rythme est maintenu, vous avez réellement raison de croire que vous serez accepté l'année prochaine?

R Si on s'en tient à ça, oui, mais le point, cette année, qui reste que quatre pilotes ont été demandés, et les deux seuls qui ont été reçus a été pour remplaçer un qui est mort et l'autre qui a dû être mis à sa pension.

TRANSQUESTIONNE par Me MAURICE JACQUES, pour la Commission:

Q Monsieur Gilot, après avoir quitté votre emploi sur les navires, est-ce que vous avez retiré des bénéfices d'Assurance Chômage?

R Oui.

Q Evidemment, c'est épuisé, maintenant?

R Oui.

Q Vous avez passé deux ans à l'école de marine de Rimouski?

R C'est exact.

Q Et durant ces deux années-là, vous


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

n'avez pas entendu parler du systême de pilotage sur le fleuve?

R Pas moi, non, on ne m'en avait jamais parlé avant ça, avant que quelqu'un m'en parle en 1953.

Q Est-ce que vous saviez que le pilotage existait sur le fleuve?

R Je savais que le pilotage existait, mais je ne connaissais pas la procédure à prendre pour devenir pilote, et les qualifications requises.

Q Est-ce que vous avez posé des questions sur le pilotage, à ce moment-là, à l'école?

R Non.

Q Je comprends que cette année, vous avez de la difficulté à trouver du temps pour vous reposer, avec le nombre de voyages que vous faites; l'an dernier, vous avez cependant fait moins de voyages que cette année?

R Oui.

Q Vous en avez fait combien, l'an dernier?

R Environ 125.

Q Et ça représente un maximum de combien de voyages par semaine?

R Environ quatre ou cinq voyages par semaine.

Q Le maximum par semaine serait de cinq?

R Environ.

LE PRESIDENT:

Q Aller et retour, ou seulement aller?

R Seulement un voyage, seulement aller ou retour.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Le maximum, ça serait de cinq voyages par semaine?

R C'est assez difficile à dire, parce que l'an dernier, je n'ai pas commencé au mois d'avril, j'ai commencé plus tard.

Q Et ça vous a pris combien de mois à faire vos 125 voyages, l'an dernier?

R Environ sept mois.

Q Ca fait combien de voyages, en moyenne, par mois?

R Ca fait.....

Q 17 ou 18?

R Environ.

Q Vous mettez combien d'heures pour faire un voyage?

R Tout dépend de la vitesse du bateau.

Q Disons, le maximum que vous avez pris, l'an dernier, pour un voyage?

R Ah, j'en ai eu jusqu'à 14 ou 15 heures.

Q Vous en avez eu combien d'à peu près 14 ou 15 heures, l'an dernier?

R ..... environ 10.

Q Et l'an dernier, vous aviez combien d'heures de repos entre chaque voyage, aux Escoumains?

R C'était le même système que cette année.

Q Quatre heures?

R Environ quatre heures; l'heure, ça dépend des voyages.

Q Et à Québec, vous aviez combien d'heures de repos entre chaque voyage?

R Ah, peut-être 15, 20 heures.

Q Et est-ce que vous avez considéré ça suffisant, quinze à vingt heures de repos, après un voyage de Québec aux Escoumains et retour?

R Oui.

Q Vous vous sentiez frais et dispos lorsque vous rembarquiez?

R A Québec, oui.

Q Durant tous ces voyages, qu'est-ce que vous faites à bord du navire?

R On est sous..... on est, ni plus ni moins que l'élève du pilote, et bien souvent le pilote nous fait pratiquer; ensuite, il nous montre les marques de "clairance" et tout ce qu'il y a à apprendre sur la rivière, en général.

Q Ecoutez, le pilote vous montre les marques de "clairance", ça fait quatre ans que vous etes apprenti-pilote?

R Ah oui, actuellement.....

Q Vous avez 130 voyages de faits. Est-


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

ce qu'à chacun des 130 voyages le pilote, à chaque marque de "clairance", le pilote vous dit: "Voici une marque de "clairance"?

R Non.

Q Alors, racontez-nous votre dernier voyage?

R .....

Q Vous etes embarqué à quelle place?

R Mon dernier voyage, je suis embarqué aux Escoumains.

Q Et sur quel genre de navire?

R C'est un bateau Allemand, sur un gros bateau.

Q Un cargo ou pétrolier?

R Un cargo.

Q Et vers quelle heure etes-vous embarqué?

R Vers.....

Q Durant le jour ou la nuit?

R Le soir, vers sept ou huit heures le soir.

Q Alors, vous etes monté de nuit?

R Oui.

Q Et qu'est-ce que vous avez fait, maintenant, sur le navire?

R Qu'est-ce que j'ai fait..... j'ai.....

Q Etes-vous monté sur la passerelle?

R Je suis monté sur la passerelle, et puis le pilote m'a laissé pratiquer pour un certain bout .


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q De quel endroit à quel endroit?
R Je crois que c'était du Cap-aux-Chiens aller au Cap Brûlé, je crois, si je me souviens bien.
Q Et quelle était la température à ce moment-là?
R Une très belle température.
Q A part ça, qu'est-ce que vous avez fait?
R Qu'est-ce que j'ai fait.....
Q Etes-vous resté sur la passerelle tout le temps?
R Je reste sur la passerelle tout le temps - je suis resté sur la passerelle tout le temps.
Q Des Escoumains à Québec?
R Oui.
Q C'a pris combien de temps?
R C'a pris sept heures et demie, je crois, ou huit heures.
Q Est-ce que c'est un passage qui est rapide, ça?
R C'est un passage rapide.
Q Et vous avez pratiqué entre le Cap-aux-Oies et le Cap-aux-Chiens?
R Cap-aux-Chiens et Cap Brûlé, quelque chose comme ça.
Q Est-ce que c'est une partie qui est difficile?
R Il y a un bout, une partie qui n'est


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

pas difficile; l'autre est dans un chenal plus étroit.

Q Est-ce qu'il vous arrive de demander au pilote de vous laisser faire la navigation durant une partie du trajet?

R Il m'a laissé faire une partie du trajet.

Q Est-ce qu'il vous arrive à vous de demander au pilote de vous laisser faire la navigation?

R Non.

Q Vous n'avez jamais demandé au pilote?

R C'est une espèce d'entente qu'on ne le demande pas; le pilote nous le dit lui-même.

Q Est-ce que cette pratique-là commence avec votre première année d'apprentissage?

R Non.

Q Ca prend combien de temps avant que le pilote vous laisse faire la navigation?

R Peut-être deux ans d'apprentissage.

Q Est-ce qu'il arrive parfois que vous fassiez de la navigation au même endroit, à plus d'une reprise?

R Oui.

Q Est-ce que vous faites des remarques au pilote, dire: Ecoutez, ça fait trois ou quatre fois que je fais de la navigation ici, j'aimerais ça changer de bout?

R Par contre, ce n'est pas toujours le même pilote, et chacun..... ça dépend..... au bout d'un an, si le pilote nous fait pratiquer assez souvent, je


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

suis certain qu'on fait toute la rivière d'un bout à l'autre, à pratiquer.

Q Vous, à date, en pratiquant, est-ce que vous avez fait toute la rivière?

R Oui, sous la stricte surveillance du pilote, bien entendu.

Q Au cours des voyages, j'imagine que vous avez l'occasion de converser avec certains pilotes?

R Oui.

Q Est-ce qu'on vous parle de la Corporation des Pilotes?

R Pas beaucoup; j'en ai parlé déjà, mais pas tellement.

Q Est-ce qu'on vous parle de l'Association des Pilotes?

R Pas tellement non plus.

Q De la Fédération des Pilotes?

R La même chose.

Q Le Canadian Merchant Service Guild?

R Non.

Q Qu'est-ce qu'on vous dit au sujet de ces organismes-là?

R Au point de vue de tout ça, je suis au courant que les pilotes ont un système pour séparer l'argent rapporté et que les dépenses sont prises de ça, et c'est pas mal tout ce que je sais actuellement à ce sujet-là.

Q L'an dernier, vous avez suivi des cours ?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

R Pas à ce sujet-là.

Q Pas à ce sujet-là. Vous nous avez dit qu'en aucun temps vous n'aviez été convoqué par l'autorité de pilotage en rapport avec votre conduire ou votre ouvrage. Est-ce que vous avez été convoqué par le comité de promotion relativement à votre conduite ou votre ouvrage?

R Non, jamais.

Q Est-ce que ce comité-là s'informe auprès de vous des progrès que vous faites?

R En hiver, durant le cours, le comité s'informe si on est satisfait du cours, et il voit les résultats de l'examen; mais pour l'été, à moins d'un apprenti qui mérite une réprimande, le comité ne nous donne pas - ne s'informe pas..... ils prennent plutôt pour dit que tout va bien.

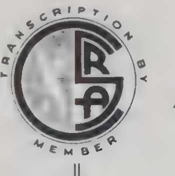
Q Alors, on ne s'informe pas auprès de vous pour savoir les progrès que vous faites dans la connaissance du fleuve, la manoeuvre des navires?

R En ce qui concerne la connaissance du fleuve, je suis d'avis que le pilote - on voyage assez souvent avec des pilotes du comité, et puis ils peuvent se rendre compte par eux-mêmes si l'apprenti fait du progrès ou non.

Q Est-ce que vous avez pris connaissance des règlements de la circonscription de pilotage du district de Québec?

R ..... oui, j'ai déjà lu ça.

Q A quelle occasion l'avez-vous lu?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

R L'an dernier.

Q Quelle occasion?

R L'an dernier, durant le cours, j'ai lu ça, oui.

Q Avant le cours, est-ce que vous aviez déjà vu ces règlements?

R Je crois que oui; je ne suis pas certain.

Q Je vous montre la pièce 732 qui est l'horaire des cours d'hiver aux apprentis-pilotes de la circonscription de Québec pour 1963. Est-ce que c'est le cours que vous avez suivi?

R C'est bien ça.

Q On mentionne des cours de diverses catégories. Vous souvenez-vous de la durée de ces cours-là? Ca durant combien d'heures en tout?

R Environ trois heures par cour, je dirais.

Q Le matin, ce serait de quelle heure à quelle heure?

R Ce serait de neuf heures à midi le matin, et de deux heures à cinq heures l'après-midi, je crois.

Q Trois heures par cours. Est-ce que c'était continuellement trois heures de cours, ou si vous arrêtiez pour..... si vous aviez un Deo Gratias, comme on appelait à la petite école?

R On avait un quart d'heure pour le café.



Q Maintenant, vous allez me dire: Les cours de règles de route qui ont été donnés l'an dernier, ça couvrait quoi, ça?
R Ca couvrait la manoeuvre d'un bateau, soit dans la brume, ou les cris à crier dans la brume , les lumières, les feux de côté, les règles de route en général.
Q Les règles de route internationales?
R C'est ça.
Q Vous aviez déjà subi un examen sur ces sujets-là?
R Oui.
Q Vous aviez passé l'examen?
R Oui.
Q Qu'est-ce que vous avez appris de nouveau dans ce cours-là?
R .....
Q Que vous ne saviez pas auparavant?
R Je n'ai rien appris de nouveau, mais c'était plutôt un cours de rafraîchissement.
Q L'autre cours qui serait celui de cartographie, voulez-vous nous dire ce qu'on a enseigné dans ce cours-là?
R C'est un cours donné sur la navigation aux tiers, spécialement.
Q Est-ce que c'était un travail sur les cartes?
R C'était un travail sur les cartes.
Q Avec des règles parallèles?

R Oui, c'est ça.

Q Vous aviez des problèmes: Faire la course d'un navire en tenant compte du courant?

R C'est exact.

Q En anglais, ça s'appelle "chart work". Est-ce que vous aviez subi des cours semblables pour votre certificat de deuxième long cours?

R Oui.

Q Est-ce que le cours que vous avez suivi et donné par les pilotes était plus avancé?

R Il y avait plusieurs améliorations au temps où j'ai eu la cartographie pour mon deuxième long cours.

Q Le cours suivant, c'est le cours de pilotage. Ca consiste à quoi, ce cours-là?

R Ca comprend l'étude de la rivière et des quais à Québec, Port-Alfred.

Q C'était un sujet tout à fait nouveau pour vous, ça?

R Pas l'an dernier, parce que j'avais déjà deux ans, trois ans d'apprentissage.

Q Excusez-moi, mais comme sujet qui vous était enseigné sous forme de cours?

R Oui, c'était nouveau.

Q Ensuite, vous aviez un cours sur les instruments. Qu'est-ce que c'est, ça?

R Il y avait là-dedans les différents instruments comme le baromètre, l'anémomètre, les instruments de navigation en général.

Q Le radar?
R Non, on n'avait pas le radar.
Q Echo sounder?
R Echo sounder.
Q D F?
R D F.
Q Loran?
R Non.
Q Decca?
R Non.
Q Les cours sur ces instruments-là, est-ce que vous aviez déjà eu quelques cours avant?
R Oui, quand j'étais à Rimouski.
Q Quand vous avez passé vos examens de second long cours, est-ce que vous avez passé des examens sur ces instruments-là?
R .....
Q La partie, disons, théorique?
R En partie, oui.
Q Et les cours qui vous ont été donnés, est-ce que c'était des cours théoriques ou pratiques?
R Théoriques, parce qu'à Québec, on n'a absolument rien en fait d'instruments, à l'école.
Q Est-ce que c'était des cours théoriques plus poussés que ceux que vous aviez suivis auparavant?
R Non.
Q Le cours suivant, c'est: stabilité et construction. C'a compris quoi, ce cours-là?

R Ca comprend la manière de charger un bateau pour qu'il soit stable; ensuite, la construction, la construction d'un navire en général.

Q Est-ce qu'auparavant vous aviez suivi des cours sur ces deux choses-là?

R Oui.

Q Les cours que vous avez suivis comme apprenti-pilote, est-ce que c'était des cours théoriques ou pratiques?

R Théoriques.

Q Est-ce que les cours couvraient ce que vous aviez déjà appris auparavant?

R Oui.

Q Est-ce que c'était des cours plus avancés?

R C'était plutôt, dans mon cas, c'était plutôt un rafraîchissement de mémoire.

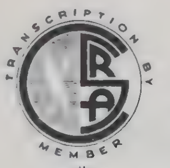
Q Le cours suivant s'intitule "règlements".

R Ca concerne les règlements concernant l'apprenti, et ..... les règlements plutôt concernant comme le pilote, supposons, comme dans le port de Québec, les règlements du port de Québec, et puis..... tous les règlements que le pilote est obligé d'observer.

Q A part des règles de route internationales?

R A part des règles de route internationales.

Q Les autres règlements?



R Oui.
Q Est-ce que ça comprend les règlements de la Corporation des Pilotes?
R Non.
Q Et enfin, le dernier cours: "radar plotting." Voulez-vous expliquer ce que ça comprend, ce cours-là?
R Le "radar plotting" est la façon, sur un graphique, ... admettons qu'un bateau est dans la brume ou quelque chose, d'^etre capable de trouver la course d'autres bateaux, savoir à quelle vitesse il s'en va ou s'il y a danger de collision.
Q Auparavant, pour passer votre second long cours, est-ce que vous aviez passé un examen sur ce sujet-là?
R Oui.
Q Est-ce que le cours que vous avez suivi et donné par les pilotes était un cours plus avancé?
R C'était pas mal la même chose.
Q C'était pas mal la même chose?
R Oui.
Q Est-ce que vous avez été payé par les pilotes, parfois?
R Non, jamais.
Q Est-ce qu'il vous arrive de faire la navigation pour le pilote tandis que le pilote se repose?
R Quelques fois, dans la partie la


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



plus facile, le pilote va se reposer, mais il reste dans la chambre aux cartes, dans un endroit où il peut être appelé si on a besoin de lui.

Q Et vous êtes généralement en charge de la navigation pendant combien d'heures, à peu près, durant ces périodes-là?

R Trois heures.

Q Et vous avez dit que le trajet durait combien d'heures, à peu près?

R Le trajet de.....?

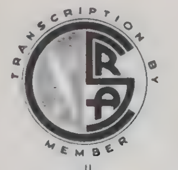
Q D'un passage de Québec - Les Escoumains ou des Escoumains à Québec?

R Ca dépend de la vitesse du bateau; il y en a qui le font en sept heures; et il y en a qui le font en quinze heures.

Q La moyenne, la majorité des trajets que vous faites sont de quelle longueur?

R .....

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent: C'est une question qui doit avoir été demandée, je pense, pour lacent quatre-vingt-dixième fois, la longueur moyenne d'un trajet de Québec - Les Escoumains, et je n'ai pas d'objection à ce qu'on le demande une cent quatre-vingt-onzième fois. Il y a des navires qui sont vite, et d'autres qui sont lents, et malgré que les


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

mathématiciens diraient que la moyenne est de tant, ça ne veut rien dire parce qu'il n'y a peut-être pas un navire qui fait cette moyenne-là. Je pense que tout le monde admet que ça peut être de huit à dix heures.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Si mon confrère a remarqué, j'ai changé ma question; je n'ai pas demandé la moyenne, j'ai demandé la longueur de la majorité des passages qu'il faisait.

Q Généralement, ça prend combien d'heures?

R Environ neuf heures.

RE-INTERROGE par Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Monsieur Gilot, à votre connaissance, est-ce que les apprentis cherchent à prendre les navires les plus rapides, ou s'ils prennent n'importe quel navire qui vient?

R A Québec, les apprentis ont tendance à prendre le bateau le plus rapide, naturellement, pour faire le voyage plus vite.

Aux Escoumains, vu le tour de rôle, il n'est pas question de prendre le plus vite ou non.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q Vous avez fait plus de 40 voyages durant la saison; est-ce que quand même, ces voyages additionnels que vous avez faits, selon vous, vous ont familiarisé quand même davantage avec l'opération des navires et vos connaissances du fleuve? Est-ce que vous avez retiré quelque chose autre que quelques dollars de revenu de ces voyages additionnels?

R Pas tellement.

Q Avez-vous jamais reçu une lettre du comité d'admission et de promotion avisant les apprentis d'avoir à ne pas faire trop de voyages de façon à être frais et dispos pour les voyages qu'ils font?

R Oui, je crois qu'on a eu une lettre.

Q Les cours - excusez-moi - les règlements de la circonscription de pilotage, est-ce que vous vous souvenez les avoir reçus par la poste, de la part de la Corporation?

R .....

Q Vous savez ce à quoi je réfère?

R Les.....?

Q Les règlements que mon confrère Me Jacques vous a montrés.

R Oui, j'ai reçu ça par la poste.

Q Et est-ce que ceci vous provenait de la Corporation des Pilotes, ou si ça provenait de l'autorité de pilotage?

R De la Corporation des Pilotes.

Q Est-ce que vous vous souvenez avoir assisté à des assemblées des apprentis convoquées par la


TRANSCRIPTION BY
MEMBER
ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

Corporation en vue d'expliquer les règlements de pilotage de votre circonscription?

R J'étais le seul à ne pas y assister; j'étais sur un bateau.

Q Vous étiez le seul à ne pas y assister?

R J'étais sur un bateau, à ce moment-là.

Q Vous vous souvenez qu'il y a eu une assemblée de convoquée?

R Il y a eu une assemblée, oui.

Q L'hiver dernier, vous souvenez-vous s'il y a eu un forum d'organisé par les professeurs, sur les règlements et l'organisation de la Corporation et l'Association des Pilotes?

R S'il y a eu une réunion des professeurs?

Q Excusez-moi - vous souvenez-vous si durant les cours d'hiver, l'an dernier, les professeurs ont organisé un forum, un après-midi, disons, auquel les apprentis pouvaient poser toutes sortes de questions sur l'Association ou la Corporation, etc.?

R Je ne me souviens pas de ça.

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour la Can. Merchant Service Guild:

Q Une question, Votre Seigneurie: Mon confrère Me Jacques vous a demandé tout à l'heure si vous aviez retiré des bénéfices d'Assurance-Chômage après votre service comme officier sur les navires, et votre réponse a été dans l'affirmative. Est-ce que c'est exact?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

R Oui.

Q Maintenant, voulez-vous me dire si pour votre travail comme apprenti vous touchez également des bénéfices d'Assurance-Chômage durant la période d'hiver?

R Non, comme apprenti, non.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:

Q Monsieur Gilot, est-ce que vous savez ce que c'est que la bourse commune, la caisse commune, ce qu'on appelle en anglais "le pool"?

R Oui.

Q D'après vous, si j'ai bien compris, l'Association des Pilotes dans votre district a pour but de créer et de maintenir la bourse commune, n'est-ce pas?

R Oui.

Q Et la Corporation, en autant que vous êtes concerné, est-ce que c'est, d'après vous, la même chose?

R .....

Q Pour mettre en commun...

R D'après moi, oui.

Q est-ce que vous parlez entre vous, apprentis-pilotes, de la Corporation, de l'Association?

R Très rarement.

Q Généralement, est-ce que c'est l'idée que se font les apprentis-pilotes de l'Association et de la Corporation, c'est-à-dire un organisme qui sert à


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

mettre les recettes en commun?

R C'est l'idée générale des apprentis.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Qu'il plaise à la Commission, le témoin demande d'être taxé, Votre Seigneurie.

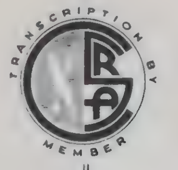
LE PRESIDENT:
Oui, certainement.

ADVENANT 5:15 HEURES P.M., LA COUR EST AJOURNEE AU LENDEMAIN A 10:00 HEURES A.M.

- ET LE DEPOSANT NE DIT PLUS RIEN -

Je, soussigné, sténographe officiel, étant dûment assermenté, certifie par les présentes que la déposition ci-dessus est la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques.

G. OSCAR BOISJOLY
sténographe officiel.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

ROYAL COMMISSION

ON

PILOTAGE

HEARINGS

HELD AT

MONTREAL, P.-Q.

VOLUME No.: 72

DATE:
3 octobre 1963.

TEXTE FRANCAIS

OFFICIAL REPORTERS
ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
BOARD OF TRADE BLDG.
11 ADELAIDE ST. W.
TORONTO

364-5865 364-7383


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

C A N A D A

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S.,
Président

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire,
Monsieur GILBERT NADEAU, secrétaire

Me MAURICE JACQUES,
procureur de la Commission:

Me MARC LALONDE, c.r.,
procureur de la Fédération des Pilotes du St-Laurent,
procureur de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent,
procureur de la Corporation des Pilotes du St-Laurent Central,
procureur de la Corporation des Pilotes du Port de Montréal,
procureur de la Corporation des Pilotes du Fleuve et de la Voie Maritime du St-Laurent,
procureur de la Corporation des Pilotes du Haut St-Laurent:

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
procureur de la Canadian Merchant Service Guild:

Me J. MAHONEY,
procureur de la Dominion Marine Association:

Me JEAN BRISSET, c.r.,
procureur de la Fédération des Armateurs du Canada:

Me R. MACGILLIVRAY,
procureur du ministère des Transports:

VOLUME 72 - Page 3,254 à 3,291

SEANCE DU 3 OCTOBRE 1963- TEXTE FRANCAIS.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



I N D E X

SEANCE DU 3 OCTOBRE 1963.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



C A N A D A

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S., Président

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire,
Monsieur GILBERT NADEAU, secrétaire.

Le troisième jour d'octobre, l'an mil neuf cent soixante et trois, a comparu comme témoin:

JOSEPH-ARTHUR MAHEUX, -
DEJA ENTENDU.

LE PRESIDENT:
Messieurs, avant nous commençions, notre hôte, le shérif, a demandé qu'on ne fume pas dans la salle, même à l'ajournement. Alors, ceux qui veulent fumer: Dans le corridor. Ce sont les ordres du Palais de Justice.

INTERROGE par Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Pour le dossier, voulez-vous donner vos nom et prénom, s'il vous plaît?

R Joseph-Arthur Maheux, 17, avenue des


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Oblats, Québec.

Q Et vous êtes le surveillant local intérimaire à Québec?

R J'étais.

Q Vous l'étiez. Le surveillant a été nommé?

R Oui, depuis quinze jours.

Q Qui est-il?

R Monsieur Guy Lahaie.

Q Monsieur Guy Lahaie?

R Oui.

Q Vous avez été rappelé ici à Montréal pour donner des explications plus précises sur la pièce 644 qui est intitulée "Statistics showing number of days of absence"?

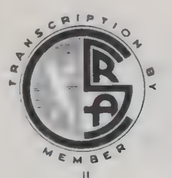
R Oui.

Q Voulez-vous répéter ce que vous entendez par "absence?" Quelles règles suivez-vous pour porter un pilote absent?

R Bien, quand il le demande, ou qu'il se rapporte malade, à sa demande, et quand il se rapporte malade, ou même qu'il demande un congé, ça revient au même; toujours à sa demande.

Q Est-ce que vous portez comme absent, automatiquement, un pilote qui serait arrivé à Québec après minuit?

R Pas automatiquement. On le porte absent - on lui crédite une journée d'absence s'il demande de ne pas être mis en tour cette journée-là,


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

seulement le lendemain. Alors, il demande, autrement dit, un 24 heures de repos en plus de la normale.

Q Alors, il n'y a rien d'automatique?

R Non monsieur, il faut qu'il le demande.

Q Il faut qu'il le demande?

R Oui.

Q S'il arrive après minuit et qu'il ne dise pas un mot, qu'est-ce qui arrive à son nom sur le tour de rôle?

R Il est égalisé le lendemain matin.

Q Il n'est pas porté absent?

R Non monsieur.

TRANSQUESTIONNE par Me MARC LALONDE, c.r., par la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Monsieur Maheux, est-ce qu'on vous a demandé de prendre connaissance d'une lettre qui aurait été envoyée au surveillant local des pilotes, en rapport avec des commentaires faits par la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent, en regard des vedettes des Escoumains?

R C'a dû, il y aplusieurs lettres, mais je ne suis pas au courant.

Q Vous n'avez pas pris connaissance de ça?

R .....

Q Est-ce que vous avez pris connaissance d'une lettre qui aurait été envoyée par le capitaine D.R. Jones au capitaine Allard, à ce sujet?

R A propos de vedettes?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q Oui.

R J'ai peut-être vu des lettres au sujet de vedettes, mais ce serait difficile de préciser laquelle. J'ai de la correspondance à tous les jours.....

Q Alors, vous n'avez pas pris connaissance de cette lettre-là?

R .....

Me JEAN BRISSET, c.r., pour la Féd. des Armateurs du Canada: Votre Seigneurie, j'aurais quelques questions qui ne relèvent pas de l'examen en chef, avec votre permission.

LE PRESIDENT: Allez-y.

TRANSQUESTIONNE par Me JEAN BRISSET, c.r., pour la Féd. des Armateurs du Canada:

Q Monsieur Maheux, est-ce que vous gardez au bureau de Québec le record des voyages faits par les apprentis chaque année?

R Oui. Du moins, ceux qu'ils nous présentent, ceux qu'ils nous donnent.

Q Alors, il est possible que les apprentis fassent des voyages, et que ces voyages ne soient pas rapportés au bureau?

R C'est possible.

Q Maintenant, quand les voyages sont rapportés au bureau, soit à Québec, soit aux Escoumains, voulez-vous nous dire de quelle façon ils sont rapportés?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

R On a une formule, une petite formule que l'apprenti lui-même remplit et qu'il fait signer par le pilote avec qui il a voyagé.

A présent, quand je dis - pour préciser, je dis: Ceux qu'ils nous montrent, parce qu'un apprenti est sujet, disons, à cinquante voyages par année. Alors, il peut en faire 60, 70, nous en présenter 50, nous sommes satisfaits. Les 10 ou 15 autres.....

Q Maintenant, si l'apprenti vous fait rapport au bureau, d'un voyage, est-ce que la facture pour le paiement qui doit être fait est envoyée par votre bureau?

R Pas officiellement.

Q Pas officiellement. Est-ce qu'il est exact de dire alors que dans la plupart des cas, le compte est envoyé directement par l'apprenti concerné?

R Je voudrais préciser: Dans plusieurs cas, les apprentis ne savent pas de qui pouvoir collecter leur argent. Alors, attendu qu'on a la carte du pilote qui mentionne l'agent, enfin, plusieurs autres détails, que nous avons l'adresse, il y a un commis, je ne pourrais pas dire qu'il les envoie pour tous les apprentis, mais je sais qu'il y a un commis qui s'occupe de leur maller, comme service tout simplement; il n'y a pas d'obligation à passer par lui, mais ceux qui pour une raison ou pour une autre lui donnent la facture, si à un moment donné il faut écrire, ilsdemandent à ce commis-là qui est au courant, et ordinairement, il garde une copie de ce compte-là, de façon à pouvoir écrire de nouveau, par la


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



suite, s'il faut demander paiement; mais c'est fait comme service, pas officiellement.

Q Hier après-midi, monsieur Maheux, il y a eu un apprenti ici, comme témoin, qui nous a dit avoir fait à date, cette année, 130 voyages; et d'autre part, je suis informé que certains apprentis font jusqu'à 200 voyages et plus par année. Est-ce que vous auriez des statistiques que vous pourriez nous fournir à ce sujet?

R Non monsieur. Passé le nombre exigé par le département, je ne crois pas qu'on puisse affirmer qu'un apprenti a fait tant de voyages, non, je ne pourrais pas affirmer ça.

Q Alors, pour les fins officielles du ministère, vous ne gardez de record que du nombre de voyages requis pour rencontrer les exigences du règlement?

R Je dois admettre qu'en général, les apprentis font plus de voyages que ceux qui leur sont demandés, mais 200, je crois le nombre passablement exagéré.

RE-INTERROGE par Me MAURICE JACQUES, pour la Commission:

Q Monsieur Maheux, voulez-vous préparer pour la Commission un état donnant tout ce que le pilote P E Cloutier a fait durant le mois de juin mil neuf cent soixante-deux (1962)? Vous allez consulter vos dossiers, vous allez en extraire toutes les informations que vous avez sur le travail de ce pilote-là en


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

juin mil neuf cent soixante-deux (1962): Déplacements de navires, voyages au Saguenay ou voyages aux Escoumains, les heures d'embarquement, de débarquement, l'heure à laquelle on lui a demandé de s'embarquer, si vous l'avez, enfin, vous allez extraire de vos documents toutes les informations que vous avez au sujet de ce pilote-là?

R Je vais essayer, parce que ce qui nous reste au bureau, pour mil neuf cent soixante-deux (1962), malheureusement, ça ne vaut pas cher parce que c'est une sixième copie qui a perdu beaucoup de son efficacité.

Q Au besoin, vous demanderez à Ottawa de vous faire parvenir une copie lisible des cartes de pilotage?

R Je peux essayer; je vais le demander.

Q Je crois qu'il serait opportun de donner un numéro à ce document qui sera produit par le témoin, Votre Seigneurie.

LE PRESIDENT:
Exhibit 733.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Intitulé: Travail fait par le pilote P.E. Cloutier, au cours du mois de juin 1962.

- ET LE DEPOSANT NE DIT PLUS RIEN -


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Je, soussigné, sténographe officiel, étant dûment assermenté, certifie par les présentes que la déposition ci-dessus est la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques.

G. OSCAR BOISJOLY
Sténographe Officiel.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



CANADA

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S., Président

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire,
Monsieur GILBERT NADEAU, secrétaire.

Le troisième jour d'octobre, l'an mil neuf cent soixante et trois, a comparu comme témoin:

JEAN MELANSON -
DEJA ENTENDU.

INTERROGE par Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Monsieur Melanson, je crois que vous êtes surveillant local de la circonscription de Cornwall, en plus de la circonscription de Montréal?

R Et du Port de Montréal, oui monsieur.

Q Et du Port de Montréal. Je vous montre un document qui est une liste des pilotes de la circonscription de Cornwall au quatroze (14) février mil neuf cent soixante et trois (1963). Voulez-vous en prendre connaissance et me dire si elle est encore à date?

R Oui, c'est bien celle-là, et elle est


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

encore à date.

Q Merci. Je voudrais produire cette liste sous la cote 742.

R .....

Q Je vous montre une autre liste qui indique, en regard du nom de chaque pilote, le certificat qu'il détient. Voulez-vous en prendre connaissance et nous dire si cette liste est exacte?

R Cette liste est bien exacte, je l'ai préparée moi-même.

Q Merci. Je voudrais produire ce document, Votre Seigneurie, sous la cote 743: Liste des pilotes et les certificats qu'ils détiennent.

LE PRESIDENT:
Est-ce que vous les produisez sous deux numéros? La première, c'est la liste des pilotes de Cornwall, et la deuxième, c'est la liste des pilotes avec leurs certificats; ce n'est pas la même chose?

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Non, Votre Seigneurie. Dans une liste est indiqué l'âge où il est devenu pilote.

Q Je vous montre un autre document, monsieur Melanson, qui est intitulé "circonscription de pilotage de Cornwall." Voulez-vous me dire ce qu'est ce


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

document?

R Ce document est semblable à ceux préparés pour les districts du port de Montréal et du district de Montréal, lequel document permet au bureau d'expédition, ou donne au bureau d'expédition des règles générales pour faciliter leur tâche.

Q Votre Seigneurie, je voudrais produire sous la cote 744 ce document intitulé "Règle du tour de rôle de la circonscription de pilotage de Montréal."

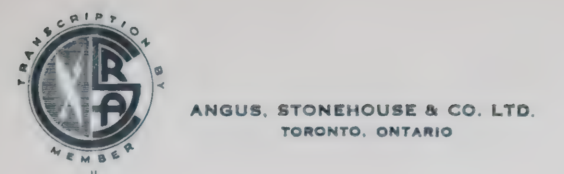
Monsieur Melanson, on nous a expliqué par le menu les règles d'un tour de rôle de Québec et de Montréal et du port de Montréal. Est-ce que ces règles produites sous la oote 744 sont différentes, essentiellement, des règles applicables dans les autres cas?

R Non monsieur, ce sont des règles générales qui tendent à uniformiser tout ce qui se passe dans le district de Cornwall, et le rendre à peu près semblable aux autres districts.

Q Je vous montre deux documents qui contiennent, en regard du nom de chaque pilote, le nombre de jours de maladie, le nombre de jours employés des assemblées de comité, le nombre de voyages et le revenu total du district pour les années mil neuf cent soixante et un (1961), mil neuf cent soixante-deux (1962). Voulez-vous en prendre connaissance et me dire si ç'a été préparé par votre bureau?

R Oui monsieur, ces documents ont été


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



sous ma surveillance, à mon bureau.

Q Votre Seigneurie, je voudrais produire ces deux documents en liasse sous la cote 745, intitulés: Détails des voyages faits par chacun des pilotes pour la circonscription de Cornwall, pour les années 1961, 1962, et ainsi que les revenus du district.

Est-ce que vous vous occupez de la perception des droits de pilotage pour ce district?

R Oui monsieur.

Q Est-ce que la procédure suivie pour la perception et la remise de ces droits est semblable à celle que vous suivez pour la circonscription de Montréal?

R Exactement pareil.

Q A qui remettez-vous les argents que vous percevez?

R A la Corporation des Pilotes du district de Cornwall.

Q Du district de Cornwall?

R Oui monsieur.

Q Le chèque est fait à la Corporation?

R C'est bien ça.

Q Je vous réfère à l'exhibit 745, pour l'année 1961, et nous voyons l'item suivant "Travelling expenses." Voulez-vous expliquer cet item?

R Quand un pilote de Cornwall voyage, on l'envoie à St-Lambert prendre un navire, il a une dépense qui est couverte par un article du "by-law", et dont nous avons à faire la perception. Mais comme ce


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



n'est pas un pilotage directement, c'est une dépense qui est remboursée, c'est la raison pour laquelle le montant n'est pas inclus dans le gain total des droits de pilotage.

Q Les dépenses d'administration de la circonscription, par qui sont-elles payées?

R A Montréal, ici?

Q La circonscription de Montréal - Cornwall?

R Bien, pour ce qui est de ma section ici, à Montréal, c'est le ministère lui-même qui paye les dépenses.

Q Et pour Cornwall, ce serait Cornwall?

R Là, je ne sais pas un arrangement avec Cornwall, enfin, je ne suis pas au courant de la situation.

Q Mais l'administration que vous faites de cette circonscription-là, quant à vous, ici, c'est défrayé à même les deniers publics?

R C'est bien ça, oui.

Q La Commission a été mis au courant d'une expertise qui est faite ou sur le point d'être terminée quant à l'embarquement des pilotes à l'écluse St-Lambert. Savez-vous si cette expertise est terminée?

R Je crois que l'expertise est terminée. Maintenant, je n'ai pas eu de nouvelles de la compagnie qui faisait l'expertise, ou si le rapport final a été envoyé à qui que ce soit, je ne sais pas.

Q Qu'il plaise à la Commission, je ne


TRANSCRIPTION BY
MEMBER




voudrais pas continuer à questionner le témoin sur cette question-là vu qu'un rapport d'expert a été préparé, je communiquerai avec le capitaine Jones pour obtenir ce rapport.

LE PRESIDENT:
Très bien.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Dans les matières de discipline dans ce district, est-ce que vous procédez de la même façon qu'à Montréal?
R Oui, de la même façon.
Q Est-ce que vous avez des difficultés quant à la discipline?
R Non monsieur.
Q Est-ce qu'il y a eu des cas où vous avez été obligé de prendre des mesures disciplinaires contre un pilote du district?
R ..... s'il y en a eu, il n'y en a pas eu souvent, je ne me souviens pas, là.
Q Etes-vous au courant des difficultés qui s'élèvent au sujet de certains navires qui circulent dans ce district, sans avoir de pilote licencié à leur bord?
R J'en ai entendu parler quelque peu, oui.
Q Voulez-vous nous faire part de ces difficultés-là, au meilleur de votre connaissance?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

R Bien, c'était les représentants du comité qui sont venus au bureau voir le capitaine Catinus, ils ont discuté avec lui, ils ont amené certains faits que certains navires passaient dans le district en n'employant pas des pilotes licenciés. Ils ont mentionné des navires américains et un navire canadien, - vous avez mentionné le capitaine Walsh, tout à l'heure, qui est à bord et qui demeure à bord lors du passage de ce dernier dans le district.

Les navires américains, c'était, comme je l'ai mentionné l'autre jour, je suis allé avec monsieur Peerless à St-Lambert, nous avons pu rencontrer deux pilotes américains que lui connaissait de nom, et j'ai même questionné le deuxième, celui qui venait chercher le navire américain, le Léon Frasier, et je lui ai demandé s'il venait pour piloter le navire américain, et il m'a répondu par un signe de tête en voulant dire "oui", et j'ai fait rapport au capitaine Catinus qui l'a fait parvenir au département.

Q Est-ce que vous avez eu des instructions de la part du ministère, sur ce problème-là?

R J'en ai par le capitaine Catinus; c'est pour ça que j'ai été à St-Lambert.

Q Mais depuis ce temps-là?

R Je n'en ai pas eu d'autres, quoique le capitaine Catinus a été absent toute la semaine.

Q Vous n'avez pas eu instructions de faire une enquête plus poussée...

R Je n'en ai pas reçu encore.



ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

Q ... et d'intenter des procédures. Je crois que vous avez mentionné l'autre jour aussi les pilotes qui sont sous contrat avec Canada Steamship Lines, dans ce district-là?

R Oui, il en reste encore deux.

Q Est-ce que vous êtes au courant des raisons qui ont provoqué la division du district, autrefois St.Lawrence ou Montréal - Kingston?

R Je ne suis pas au courant des raisons.

Q Ca s'est produit en 1960, je crois?

R Oui, ça ç'a été fait directement avec le ministère.

TRANSQUESTIONNE par Me MARC LALONDE, c.r., pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Vous avez mentionné, monsieur Melanson, un navire canadien à bord duquel était le capitaine Walsh. Est-ce que vous référiez à ce moment-là au Carl Schedaman?

R Au CarlSchedaman, oui.

Q N'est-il pas vrai que ce navire est immatriculé à Nassau?

R C'est ça; je ne crois pas que le Carl Schedaman soit un navire canadien; il est d'enregistrement de Nassau.

Q Dans votre témoignage, vous avez mentionné : Navire canadien?

R J'ai fait erreur.

Me JEAN BRISSET, c.r., pour la Féd. des Armateurs du Canada:


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Votre Seigneurie, je dois avouer que je n'ai pas compris la moitié du témoignage, et je voudrais examiner quelques uns des documents.

LE PRESIDENT:
Alors, voudriez-vous avoir quelques minutes, actuellement? Nous allons ajourner tout de suite pour quelques minutes.

LA COUR EST AJOURNEE POUR QUELQUES MINUTES.

TRANSQUESTIONNE par Me JEAN BRISSET, c.r., pour la Féd. des Armateurs du Canada:

Q Monsieur Melanson, voulez-vous garder devant vous la pièce 745?
R ..... oui monsieur.
Q Je constate que vis-à-vis le nom du pilote Guy Chartier, il y a une note à l'effet qu'il a été 30 jours absent en regard de réunion de comité?
R C'est bien ça, oui.
Q Est-ce que dans la confection de la liste des tours, vous allouez des tours en regard des absences pour vacation aux assemblées de comité?
R Oui, à la suite d'une demande du comité même, d'allouer un tour ou deux tours, suivant la longueur de l'absence du membre au comité.
Q Pour un jour d'absence, quelle est


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

la norme? Combien allouez-vous de tours?

R Tout dépend de la moyenne du nombre de voyages qui s'est fait dans la journée mentionnée; nous faisons la moyenne tous les jours.

Q Alors, vous accorderez un nombre de tours qui correspond à la moyenne des voyages faits par les pilotes effectifs durant la période d'absence du pilote concerné, qui a vaqué à une assemblée?

R Normalement, oui. Maintenant, il y a toujours une demande du comité de donner un tour ou deux tours, suivant la durée de l'absence.

Q Savez-vous, dans le cas du pilote Guy Chartier, combien de tours ont été alloués pour ses 30 absences?

R ..... bien, d'après la moyenne, ici, 35 sur 39, il avait fait 74 voyages, donc ceci voudrait dire qu'il aurait eu à peu près 12 voyages de moyenne.

Q En d'autres termes, est-ce que je dois comprendre que le pilote Chartier n'a pas repris ses tours en faisant des voyages effectifs?

R Non, il n'a pas repris ses tours, comme l'indique le total à la fin de la ligne: 74; tandis que la moyenne générale est de 86.

Q Voulez-vous maintenant vous référer à la deuxième page de l'exhibit 745 qui donne le recor de l'année mil neuf cent soixante-deux (1962), et j'attire votre attention sur le nom du pilote G. Carignan en regard duquel la remarque suivante a été insérée, et je cite: "Off 10 days training." Voulez-vous m'expliquer


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

ce que veut dire cette entrée?

R Le pilote Gaston Carignan, avant son arrivée dans la circonscription de pilotage de Cornwall, faisait partie du district de pilotage de Kingston, et à la suite d'une vacance qui est survenuedans Cornwall, le pilote Carignan a été transféré de la circonscription de Kingston à la circonscription de Montréal, et nous lui avons donné dix jours, il a fait cinq navires entre Montréal et Cornwall pour reprendre..... comme on dit, se refaire la main dans le district, quoiqu'il avait déjà fait du pilotage auparavant dans le district, mais c'était pour le remettre plus à jour.

Q Voulez-vous vous référer maintenant au nom du pilote A.A. Laganière, en regardde qui apparaît la remarque suivante: "Transfered 31st of May 1962," et nous dire qu'est-ce que veut dire cette remarque?

R Le même cas s'applique pour le pilote Laganière que pour le pilote Carignan. Le pilote Laganière était dans la circonscription de Kingston, il a été transféré à la circonscription de pilotage de Cornwall le trente et un (31) mai, et il a fait comme le pilote Carignan, une période d'entraînement avant de pouvoir piloter régulièrement.

Q J'imagine que la même remarque s'applique au cas du pilote P. Pelletier, en regard duquel la note est la suivante, et je cite: "Transfered 17th of May 1962"?

R Exactement la même chose, oui.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q Maintenant, monsieur Melanson, je constate que toutes les absences notées pour l'année mil neuf cent soixante-deux (1962) ont été notées sous le poste "nombre de jours malade". Est-ce que je dois comprendre que la raison de toutes les absences qui sont notées dans ce district pour cette année-là sont dues à la maladie?

R Sont dues à la maladie, excepté où vous avez une note pour Gaston Carignan, qui était "training." Comme il n'y a pas de note spéciale pour ça, j'ai indiqué pour "training", que c'était un entraînement; mais tous les autres où il n'y a pas d'indication, ce sont des jours de maladie.

Q Maintenant, monsieur Melanson, voulez-vous nous expliquer quelle est la procédure suivie quand un pilote s'absente dans votre district pour cause de maladie, en ce qui regarde l'administration de votre service?

R Lorsqu'un pilote se rapporte malade, le commis de l'expédition lui demande un certificat médical, et le certificat médical nous parvient, et s'il n'est pas complet, s'il n'y a pas de date probable de retour au travail, je communique avec le médecin et je lui demande le retour probable, la date de retour probable du pilote; alors, puisque le pilote est réellement malade, j'ai un certificat médical, on attend qu'il guérisse, et on attend qu'il revienne reprendre son travail.

Q Est-ce que ces certificats médicaux

vous sont fournis par le pilote lui-même ou par la Corporation de ce district?

R Par le pilote lui-même et son médecin particulier.

Q Est-ce que dans certains cas, au cours de l'année mil neuf cent soixante-deux (1962), vous avez jugé à propos d'avoir un examen médical par un médecin choisi par vous, par l'autorité du pilotage?

R Pour l'année mil neuf cent soixante-deux (1962)..... je crois que dans le cas de monsieur Ernest Chartier, si je me souviens bien, monsieur Ernest Chartier a été demandé de se présenter au ministère de la Santé Nationale pour examen. C'est le seul.

Q Maintenant, est-ce que vous exigez un certificat médical dans le cas d'une absence qui ne durerait, disons, qu'une journée?

R Nous allons demander - mais par contre, on sait qu'un pilote peut subir une indigestion, avoir une indigestion, ce qui n'est que passager, et qu'il n'est pas nécessaire d'avoir un médecin, si c'est seulement une journée, alors, un pilote peut être malade...

Q Si un pilote se rapporte malade une journée et vous dit qu'il a eu une indigestion ou un autre malaise, dans ce cas-là, vous acceptez sa parole, sans avoir d'examen médical ou de rapport médical?

R C'est bien ça, nous prenons sa parole. Mais par contre, un record est tenu, et si la chose sur-


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

vient trop souvent ..... là, je vais l'envoyer à l'examen médical par le ministère de la Santé.

Q Est-ce qu'il y a eu des cas, au cours de l'année mil neuf cent soixante-deux (1962), où une absence se répétait assez souvent?

R Non monsieur.

Q De la part du même pilote?

R Non monsieur.

Q Et que vous avez exigé un certificat médical?

R Non monsieur. Seulement dans le cas d'Ernest Chartier, si je me souviens bien, je crois que son absence ..... j'ai cru que son absence paraissait douteuse un peu, et j'ai demandé au ministère de la Santé ..... il faudrait que je vérifie ma filière pour ça.

Q Maintenant, je remarque, monsieur Melanson - QUESTION RETIREE - je veux prendre pour acquit que dans le cas de toutes les absences notées au cours de l'année mil neuf cent soixante-deux (1962), il s'agissait de maladie, comme ces absences?

R Maladie, et dans deux cas, je crois que c'était des accidents.

Q Quels sont les deux cas d'accidents dont vous parlez?

R Vous avez Raymond Charland et René Ratté.

Q Laissons de côté ces deux cas spéciaux, et vous référant aux absences de 13 jours, dix jours, dix jours, dix jours, également dix jours, est-ce


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

qu'il y a une maladie spéciale dont peuvent souffrir les pilotes de votre district?

R Ca, lorsque je reçois un certificat médical d'un médecin couvrant l'absence d'un pilote, vous ne verrez jamais sur le certificat médical la nature de la maladie. Ca, c'est privilégié, je crois. Et le médecin n'indique jamais sur le certificat médical la nature de la maladie. C'est pour ça que je demande la durée probable, si elle n'est pas indiquée, mais jamais on ne met la nature de la maladie sur le certificat.

Q Maintenant, dans le cas de manque à la discipline dans le district de Montréal - Cornwall, disons, par exemple qu'un pilote aurait été rapporté comme ayant été en état de boisson lorsqu'il s'est présenté pour faire son devoir, est-ce que vous procéderiez de la même façon dont vous avez procédé dans le district de Montréal même?

R .....

Q Est-ce que la procédure est la même?

R Bien, tout dépend, quelques fois, la procédure - tout dépend de la façon que la chose nous est rapportée, et dans Cornwall, je n'ai eu aucun rapport, je n'en ai pas eu, toujours, qui me sont venus officiellement, mais la procédure, la manière d'agir dépendrait de quelle façon c'est rapporté, et ainsi de suite.

Q En d'autres termes, pour faire ma question plus générale, est-ce que la procédure que vous


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

suivriez dans le district de Montréal - Cornwall, pour appliquer les règles de discipline, serait la même que celle que vous suivez dans le district de Montréal - Québec?

R Comme je l'ai mentionné, tout dépend des circonstances; c'est assez difficile..... il y a quelques années, si ça peut vous aider à savoir de quelle façon on nous aide: J'ai eu une demande d'un cas - dans ce temps-là, c'était le vieux système du canal, - d'envoyer un autre pilote à Coteau pour remplaçer un pilote qui était supposé être en mauvais état, il ne pouvait pas continuer son voyage vers Montréal. J'ai dit à l'agent que j'étais prêt à le faire, mais à condition qu'on me fournisse un certificat - je veux dire, une déclaration du capitaine à cet effet-là. On me l'a promise. Je ne l'ai jamais eue, ni du capitaine, ni del'agent. Il n'y a rien que je peux faire dans ce cas-là.

Q Alors, vous n'avez pas poussé l'enquête plus loin?

R Avec quoi? Je n'avais rien.

Q Maintenant, dans le district de Montréal - Cornwall, est-ce que vous avez vous-même l'autorisation d'imposer des mesures disciplinaires, ou si vous devez, comme dans le district de Montréal-Québec, référer à l'autorité du pilotage à Ottawa?

R Là, il faudrait que je regarde mes "by-laws". Une minute..... je m'aperçois qu'il n'y a plus rien dans le "by-law" de Cornwall qui me permet


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

d'agir moi-même; il faut que je réfère à Ottawa avec ma recommandation.

Q Vous référez votre recommandation à Ottawa, sur laquelle l'autorité à Ottawa jugera à propos d'intervenir?

R C'est ça.

Q Malheureusement, monsieur Melanson, je n'ai pas compris l'explication que vous avez donnée quand on vous a questionné sur ce que c'était que les "travelling expenses" rapportées à l'exhibit 745, en mil neuf cent soixante-deux (1962), comme ayant été de $21,122.45. Seriez-vous assez aimable de me répéter l'explication?

R Pour les dépenses de voyage?

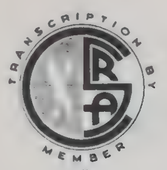
Q Oui.

R Bien, le "by-law", le tarif, ici, dit que tout pilote de Cornwall qui vient prendre un bateau à St-Lambert, il y a un montant de $3.00 qui est payé comme dépenses pour se rendre à St-Lambert, et c'est la perception de ce montant qui apparaît à l'article.

Q En d'autres termes, la somme de $21,122.45 représente le total des charges de $3.00 faites aux divers navires sur lesquels le pilote est monté à bord à l'écluse de St-Lambert?

R Oui, et en plus, vous devez aussi inclure le transfert d'une station à l'autre, et les dépenses encourues par un pilote pour le transfert d'une station à l'autre.

Q Ces dépenses sont chargées au navire


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

servi?

R C'est ça.

Q Maintenant, voulez-vous m'expliquer ce que veut dire le poste suivant "other revenues 2nd pilot $2,000.00," en 1962?

R Ca, c'est le tarif, d'après le premier (ler) décembre, le tarif d'hiver.

Q Il s'agit du tarif d'hiver?

R Du tarif d'hiver, c'est bien ça.

Q Ce tarif d'hiver prévoit, n'est-ce pas, monsieur Melanson, que durant la période concernée, il y aura deux pilotes à bord au lieu d'un?

R C'est bien ça, oui, tel que donné dans le tarif.

Q Maintenant, est-ce que la charge prévue par le tarif est payable par le navire, qu'il y ait ou non deuxpilotes à bord?

R Si je comprends bien, l'article du tarif dit que durant la période du premier (ler) décembre jusqu'au huit (8) avril, suivant les droits prescrits dans la section 1, ces tarifs sont augmentés de $100.00. Ils ne disent qu'il doit y avoir deux pilotes ou un pilote; c'est simplement que ces droits sont augmentés.

Q Alors, la charge sera faite même si le deuxième pilote n'est pas à bord?

R Si on s'aperçoit qu'on ne dispose pas d'un deuxième pilote, on en mettra un, mais on fera la charge quand même.

Q Durant la saison mil neuf cent


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

soixante-deux (1962), soixante-trois ("63), en décembre mil neuf cent soixante-deux (1962), est-ce qu'il est arrivé que le nombre des pilotes disponibles n'était pas suffisant, et qu'il a été nécessaire de se limiter à un pilote?

R Il faudrait que je relève mes dossiers pour faire la vérification; je n'ai pas ça de mémoire.

Q Vous ne pouvez pas nous dire, de mémoire?

R Non.

Q Maintenant, monsieur Melanson, lorsque vous avez rendu témoignage l'autre jour, je vous avais demandé de produire des documents que vous aviez obtenus relativement au navire Sterno?

R Oui monsieur.

Q En regard de l'incident arrivé le six (6) juillet mil neuf cent soixante-trois (1963)?

R Oui.

Q J'ai ici une copie d'une lettre qui vous a été adressée le dix-sept (17) juillet par Montreal Shipping Company Limited, de même que des déclarations obtenues, apparemment le vingt-trois (23) septembre mil neuf cent soixante-trois (1963), et je vous serais obligé de bien examiner ces documents et me dire s'ils font partie de votre dossier?

R C'est bien les documents qui sont dans mon dossier, et dont j'ai pris copie pour vous les apporter ici à votre demande.

Q Voulez-vous produire ces documents


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

comme exhibit 746, en liasse?
R ....
Q Si ma mémoire est bonne, monsieur Melanson, vous avez dit que le pilote impliqué dans les incidents du Sterno et du Thors Carrier avait été enlevé de la liste des affectations jusqu'au mardi suivant?
R C'est bien ça, oui.
Q Et alors que vous aviez remis son nom sur la liste des affectations?
R C'est bien ça.
Q Est-ce que je dois comprendre, du fait que ce nom a été remis sur la liste des affectations, que dans votre opinion, vous n'aviez pas à ce moment-là de motif raisonnable de croire que le manque à la discipline qui nous intéresse avait été commis?
R Non monsieur, ce n'était pas là mon intention du tout, et voici pourquoi le mardi j'ai remis le pilote concerné en tour: c'est parce qu'il devait y avoir une investigation, une enquête faite sur le sujet. Si j'enlevais le pilote de sur la liste, et c'était..... tout le temps de l'enquête, et qu'il s'avérait par le fait même à être puni, et si l'enquête..... si par l'enquête on ne pouvait pas trouver qu'il y avait autant qu'on s'y attendait, aussi l'enquête démontrait qu'il y avait très grave offense, bien, c'était pour éviter que le pilote soit puni deux fois.

Alors, je l'ai remis en tour, et j'ai laissé à l'enquête de prouver s'il était coupable ou non, et là, il aurait sa sentence.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q En d'autres termes, est-ce qu'il serait juste de dire que si l'enquête pouvait se faire au moment - dans l'espace de quelques jours, là, alors, vous laisseriez le nom du pilote hors de la liste des affectations, si vous avez des motifs raisonnables de croire qu'il y a eu en réalité offense?

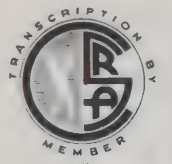
R Oui, avoir la certitude que l'enquête aurait pu se faire dans un très court espace de temps, je l'aurais certainement laissé en dehors de la liste. Maintenant, comme j'étais occupé ici, et que le Thors Carrier était déjà parti, nous étions au Cap St-Michel quand nous l'avons vu passer, donc il y avait déjà là quelque chose qui me manquait pour commençer une enqu^ete approfondie, un capitaine qui s'en allait.

Q A tout évènement, est-ce que cette enquête particulière, en autant que vous êtes concerné, est maintenant terminée?

R Non, pas encore, le même Thors Carrier, nous l'attendons, j'ai vérifié encore à midi, il n'est pas rapporté, il est attendu d'ici peu, et nous allons retourner à bord voir le capitaine et avoir une autre déposition.

LE PRESIDENT:

Q Pendant qu'on cherche les pièces, sur ce dernier point qu'on vient de soulever relativement à un pilote, comme ça, qui est enlevé par vous du tour, est-ce qu'on ne peut pas dire que la raison n'est pas surtout une punition, mais une mesure de sécurité?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

R Pour l'enlever du tour?

Q Pour l'enlever du tour?

R C'était surtout, si tel est le cas, si le cas était réel, du samedi au mardi, il a certainement eu le temps de se remettre.

Q C'est justement ce que je demande: Pourquoi l'enlever du tour alors que vous ne savez pas s'il est coupable ou non?

R Bien, habituellement, il n'y a jamais de fumée sans feu, et le rapport que j'ai eu de mes commis expéditeurs étant quelque peu douteux, j'ai préféré immédiatement l'enlever du tour pour que s'il y a réellement quelque chose, au moins qu'il puisse se remettre, pour faire l'enquête ensuite.

Q Alors, c'est plus qu'une simple mesure de sécurité?

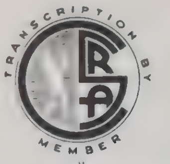
R Bien, c'est surtout une mesure de sécurité dans ce cas-là.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Monsieur Melanson, mon confrère vous a référé aux noms de trois pilotes qui, sur la pièce 745, étaient mentionnés comme transférés à partir de telle date.

R Oui.

Q Vous avez mentionné que ces pilotes transférés avaient subi un certain..... avaient eu à couvrir une certaine période limitée dans laquelle ils devaient faire des voyages pour se familiariser de nou-


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

veau avec la circonscription?

R Oui.

Q Vous avez mentionné: cinq voyages. Ces trois pilotes, si nous regardons la pièce 742, ont été reçus comme pilotes dans la circonscriptio n en 1957: monsieur Pelletier, le 17 juillet 1957; monsieur Laganière le 22 novembre 1957, et monsieur Carignan le 16 juillet 1957?

R Oui.

Q A votre connaissance, est-ce que ces pilotes ont été en fonctions continuellement depuis 1957, dans la circonscription St-Laurent - Kingston - Ottawa, jusqu'à la division de cette circonscription en deux circonscriptions?

R Oui monsieur, et avant la division, ils faisaient:Montréal - Kingston.

Q En somme, les cinq voyages qu'on leur demandait en 1962 n'étaient pas destinés à leur donner de l'expérience dans la circonscription, mais plutôt simplement de leur faire revisiter leur ancienne circonscription?

R Oui, qu'il soit à même de constater les quelques changements qu'il pourrait y avoir dans cette partie-là qu'ils n'avaient pas faite depuis deux ans.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Monsieur Melanson, pourriez-vous produire comme exhibit 747 la liste des accidents, dans


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

le district de Cornwall, pour les années mil neuf cent soixante et un (1961), soixante-deux ("62), accidents dans lesquels - plutôt, accidents de navires où il y avait un pilote?

R ..... c'est bien pour l'année mil neuf cent soixante-deux (1962), oui.

Q Le titre de la pièce sera "reported casualties involving pilots for the district of Cornwall for the years 1962 and 1961.

LE PRESIDENT:
Alors, pour éviter les objections, les mêmes remarques que dans le passé concernant le mot "involving."

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Maintenant, Votre Seigneurie, j'aimerais demander aux pilotes du district de Cornwall de nous indiquer le nom d'un pilote, et un mois de l'année, de la dernière saison de navigation, afin que nous puissions faire extraire des registres du surintendant tous les détails se rapportant au travail de ce pilote.

LE PRESIDENT:
Alors, Me Lalonde s'occupera de ça.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:



Votre Seigneurie, le capitaine Jones, ce matin, a donné un témoignage qu'il avait une magnifique machine I.B.M., à Ottawa, qui donnait toutes les réponses très vite; je me demande s'il ne pourrait pas faire avec sa machine le même beau travail qu'il a fait avec Québec. A ce moment-là, vous aurez une réponse qui aura au moins des prétentions scientifiques, puisque la machine I.B.M. aura travaillé, tandis que l'information que nous pourrons donner de nos listes de pilotes..... est-ce que mon confrère veut relever toute une année?

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Seulement un mois de l'année, celui que vous jugerez le plus occupé, dans un district donné, ou un mois à votre choix, afin que nous puissions avoir un échantillonnage du travail d'un pilote pendant un mois.

LE PRESIDENT:
A tout évènement, vous en discuterez, et si nécessaire, vous demanderez au capitaine Jones.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:
Un travail semblable à celui qui a été fait dans le district de Québec, sur les mêmes bases, les mêmes principes?

LE PRESIDENT:
C'est ça.

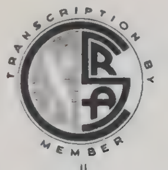
Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Oui monsieur Brisset.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:
Un travail préparé sur la même base que celui dans le district de Québec me semblerait tout à fait opportun, dans les circonstances.

LE PRESIDENT:
Avec les additions que vous avez demandées ce matin.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:
Avec les additions que j'ai demandées.

LE PRESIDENT:
Q Monsieur Melanson, tout à l'heure, vous avez parlé des exigences relativement au pilotage


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

d'hiver entre le premier (1er) décembre et le huit (8) avril; est-ce qu'il en existe, du pilotage en hiver, ou du trafic en hiver, dans le district de Cornwall - Montréal?

R Il y en a eu au mois de décembre dernier, Votre Seigneurie, à cause du nombre de navires qui étaient sur les lacs, et qui sont arrivés à la dernière minute, et on a laissé le chenal maritime ouvert jusque vers le six (6) décembre, je crois, pour laisser sortir les derniers navires.

Q Et puis, quand recommence le trafic ordinaire du printemps?

R Al'ouverture de la voie maritime, à peu près vers le quinze (15) ou le vingt (20) avril.

Q Par conséquent, ce trafic d'hiver, c'est au début de la saison d'hiver, au début de l'hiver?

R C'est bien ça.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Ceci, Votre Seigneurie, en autant que je suis concerné, termine ma preuve pour Québec, Montréal et Cornwall, sauf à faire entendre le capitaine Gendron lundi matin et monsieur Brie vendredi matin.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Est-ce qu'on pourrait revenir à la dernière question et la dernière ré-


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

ponse demandée à monsieur Melanson par mon savant confrère monsieur Jacques? Je pense qu'il a posé une question en rapport avec le travail d'hiver.

LE PRESIDENT:
C'est moi qui l'ai demandé.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Excusez-moi. Et la réponse, c'était à quel effet, Votre Seigneurie?

LE PRESIDENT:
Bien, je vais vous dire ce que j'en ai compris: C'est que le travail d'hiver se limite au début de décembre, c'est-à-dire après que la saison d'été est terminée, et que la voie maritime est encore ouverte. L'an dernier, c'était au 6.

Et à l'autre bout, au printemps, il n'y en a pas, parce que la voie maritime ouvre postérieurement au commencement de leur saison.

Je comprends que d'après les signes que je vois il n'y a pas d'autre témoin de disponible pour cet après-midi. Alors, forcément, nous allons


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

ajourner à demain matin à dix heures, et nous aurons le témoignage du capitaine Brie.

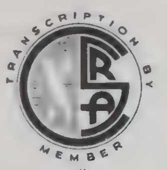
Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Oui Votre Seigneurie.

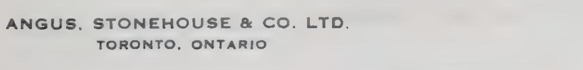
LE PRESIDENT:
Est-ce qu'il va y en avoir suffisamment pour la journée, demain, avec le capitaine Brie? Avez-vous d'autres témoins pour demain?

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Pas moi, Votre Seigneurie.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Peut-être que des efforts pourraient être faits pour obtenir le capitaine Gendron, demain, s'il était disponible, de façon à terminer la preuve des officiers du ministère avant que je commence à faire entendre mes témoins.

LE PRESIDENT:
Voulez-vous essayer de communiquer avec le capitaine Gendron?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada: Le capitaine Gendron a communiqué avec moi, Votre Seigneurie.

(La discussion se termine en anglais)

- ET LE DEPOSANT NE DIT PLUS RIEN -

Je, soussigné, sténographe officiel, étant dûment assermenté, certifie par les présentes que la déposition ci-dessus est la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques.

G. OSCAR BOISJOLY
Sténographe Officiel.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

ROYAL COMMISSION

ON

PILOTAGE

HEARINGS

HELD AT

MONTREAL, P.Q-

VOLUME No.: 73

DATE:

4 octobre 1963.

TEXTE FRANCAIS.

OFFICIAL REPORTERS
ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
BOARD OF TRADE BLDG.
11 ADELAIDE ST. W.
TORONTO

364-5865 364-7383




TRANSCRIPTION BY
MEMBER

ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

CANADA

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S., Président

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire,
Monsieur GILBERT NADEAU, secrétaire.

Me MAURICE JACQUES,
procureur de la Commission:

Me MARC LALONDE, c.r.,
procureur de la Fédération des Pilotes du St-Laurent,
procureur de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent,
procureur de la Corporation des Pilotes du St-Laurent Central,
procureur de la Corporation des Pilotes du Port de Montréal,
procureur de la Corporation des Pilotes du Fleuve et de la Voie Maritime du St-Laurent,
procureur de la Corporation des Pilotes du Haut St-Laurent:

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
procureur de la Can. Merchant Service Guild:

Me J. MAHONEY,
procureur de la Dominion Marine Association:

Me JEAN BRISSET, c.r.,
procureur de la Fédération des Armateurs du Canada:

Me R. MACGILLIVRAY,
procureur du Ministère des Transports:

VOLUME 73 - Page 3,292 à 3,437

TEXTE FRANCAIS - SEANCE DU 4 octobre 1963.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

I N D E X

SEANCE du 4 OCTOBRE 1963.

CANADA

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S., Président

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire,
Monsieur GILBERT NADEAU, secrétaire.

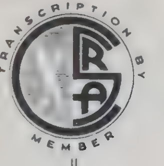
Le quatrième jour d'octobre, l'an mil neuf cent soixante et trois, a comparu comme témoin:

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
My Lord, the annual report from the Local Supervisor in the Montreal for the districts of Montreal, Montreal Harbour and Cornwall for the year 1962 has been filed. I have now a copy of the 1961 report. I should like to attach it to Exhibit 534.

Capitaine JOSEPH GERARD LUCIEN BRIE

INTERROGE par Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Quels sont vos non et prénom, s'il


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



vous plaît, monsieur?

R Joseph-Gérard-Lucien Brie.

Q Et votre occupation?

R Directeur de l'Institut de Marine de Rimouski.

Q Depuis combien de temps êtes-vous directeur de l'Institut de Marine de Rimouski?

R Je suis directeur des études depuis mil neuf cent cinquante-neuf (1959), et en mil neuf cent soixante et un (1961), on m'a nommé directeur.

Q Je crois, capitaine, que vous avez eu de l'expérience en mer avant de remplir la fonction de directeur à l'école de marine de Rimouski?

R J'ai navigué au long cours pendant dix ans.

Q Vous avez un certificat de capitaine au long cours?

R Oui monsieur.

Q Qui vous a été accordé quand?

R En mil neuf cent cinquante-quatre (1954), septembre 1954.

Q Et je crois, monsieur Brie, que vous avez un mémoire à présenter à la Commission d'Enquête sur le Pilotage?

R Oui monsieur Jacques.

Q Je vous demanderais de bien vouloir lire ce mémoire afin qu'il soit traduit au fur et à mesure, pour le bénéfice de tous concernés.

R Très bien.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

MEMOIRE DE LA SECTION DE NAVIGATION

DE L'INSTITUT DE MARINE DE LA PROVINCE DE QUEBEC

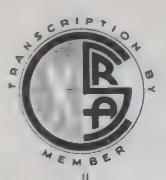
PRESENTE A LA COMMISSION ROYALE

D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE

" Etant donné que l'Institut de Marine de la Province de Québec contribue à la formation de pilotes dans deux des districts de pilotage sur le St-Laurent, i.e. celui de Québec-Montréal et celui de Québec-Escoumains, nous avons cru qu'il pourrait être utile de faire connaître aux membres de la Commission Royale d'Enquête, nos idées sur le système d'apprentissage utilisé dans ces districts.

En effet, dans le Règlement Général de la Circonscription de Pilotage de Montréal de la "Loi sur la Marine Marchande du Canada", Partie II, Article 27, chapitre (1), il est écrit: "Un candidat à l'admission dans le service de pilotage qu'aura choisi le jury d'examen, devra suivre, à l'Institut de Marine Marchande de la Province de Québec ou à une autre école de marine approuvée par l'Autorité et recommandée par le Comité des Pilotes, un cours de navigation de deux (2) ans et obtenir le diplôme afférent à ce cours.

Un peu plus loin dans ce règlement, à l'Article 32, chapitre (2) b), il est écrit: "Au cours de chacune des trois (3) premières années de son apprentissage, un apprenti devra suivre, à l'Institut de Marine Marchande de la Province de Québec ou à une autre école de marine approuvée par l'Autorité et re-

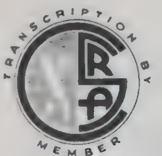

TRANSCRIPTION BY
MEMBER

commandée par le Comité des Pilotes, un cours d'instruction établi par le jury d'examen".

Par ailleurs, dans le Règlement Général de la Circonscription de Pilotage de Québec - Modifications (23 mars 1961) de la Loi sur la Marine Marchande du Canada, Article 28, chapitre (1), il est écrit: "Un candidat à l'admission dans le service de pilotage qu'aura choisi le jury d'examen devra suivre, à l'Institut de Marine Marchande de la Province de Québec ou à une autre école de marine approuvée par l'Autorité et recommandée par le Comité des Pilotes, un cours de navigation de deux (2) ans et obtenir le diplôme à ce cours".

D'après les témoignages reçus à date, il semble que le stage d'études académiques et spécialisées à l'Institut de Marine de la Province de Québec a contribué à fournir à ces deux (2) districts de pilotage, des hommes possédant une meilleure connaissance technique de leur profession, des connaissances générales plus poussées et une formation disciplinaire qui les prépare adéquatement à exercer la dure profession de pilote.

IL SERAIT A SOUHAITER PAR CONSEQUENT QUE LES AUTRES DISTRICTS DE PILOTAGE DU ST-LAURENT ADOPTENT UN SYSTEME D'APPRENTISSAGE QUI LEUR PERMETTRAIT AUSSI DE BENEFICIER DES AVANTAGES OFFERTS PAR L'INSTITUT DE MARINE DE LA PROVINCE DE QUEBEC.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER


ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO



Quant aux autres groupes de pilotes du Canada, nous croyons qu'ils auraient avantage, eux aussi, à exiger de leurs futurs confrères un stage d'étude spécialisée dans une institution similaire à la nôtre. Il faut cependant ajouter ici qu'il n'en existe pas d'autres et que la situation géographique de la nôtre à Rimouski, n'est certainement pas la meilleure.

DANS UN AUTRE ORDRE D'IDEES, NOUS CROYONS QU'IL Y AURAIT DE GRANDS AVANTAGES A ACCORDER DROIT DE PRIORITç AUX POSSESSEURS DES CERTIFICATS DE NAVIGATION LES PLUS ELEVES SUR LES LISTES DES CANDIDATS AU PILOTAGE. CELA INCITERAIT LES FUTURS PILOTES A SE PERFECTIONNER DAVANTAGE ET A FAIRE D'EUX, PAR CONSEQUENT, DES HOMMES PLUS COMPETENTS. LA PLUPART DES APPRENTIS AUJOURD'HUI SE CONTENTENT DU STRICT MINIMUM EXIGE DANS LE DISTRICT OU ILS ONT FAIT APPLICATION. "

entre parenthèses, je pourrais peut-être dire ici qu'au lieu de " la plupart " ç'aurait peut-être été plus exact de dire " un trop grand nombre ".

" Les deux principales objections à cette politique dans le cadre actuel sont les suivantes:

1) Les apprenti-pilotes suivent des cours pendant l'hiver et illeur est très difficile de faire du temps de mer pendant leur temps d'apprentissage.
2) Le délimitation des eaux intérieures (inland waters), du cabotage (home trade waters) et du Long Cours ne leur permet pas facilement de faire du temps de


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

mer au Long Cours ou au cabotage.

POUR REPONDRE A CES DIFFICULTES, NOUS SUGGERONS:

1) QUE LES CANDIDATS POSSEDANT UN CERTIFICAT DE PREMIER LIEUTENANT AU LONG COURS OU DE CAPITAINE AU CABOTAGE SOIENT EXEMPTES DE LA PARTIE DE CES COURS QUI TRAITENT DE SUJETS AUTRES QUE DES CONNAISSANCES LOCALES: CES SUJETS TELS QUE LA NAVIGATION, LA STABILITE DES NAVIRES, LA CONSTRUCTION NAVALE, ETC... FONT PARTIE DES CONNAISSANCES REQUISES D'UN PREMIER LIEUTENANT AU LONG COURS ET D'UN CAPITAINE AU CABOTAGE.

   POUR CE QUI EST DES COURS TRAITANT DES CONNAISSANCES LOCALES, ILS POURRAIENT ETRE DONNES PENDANT LA SAISON D'ETE.

2) QUE LA COMMISSION D'ENQUETE PROPOSE DES CHANGEMENTS DANS LES LIMITES DES EAUX COMME SUIT:

   a) UN VOYAGE AU CABOTAGE ENGLOBERAIT LES LIMITES DES EAUX INTERIEURES ACTUELLES DU CANADA. "

Or, les limites des eaux intérieurs du Canada sont données dans la loi de la Marine Marchande du Canada, à l'interprétation numéro 31.

" b) UN VOYAGE AU CABOTAGE (Loi sur la Marine Marchande du Canada - Interprétation (38) SE LIMITERAIT A UN TERRITOIRE OU LE NAVIRE NE S'ELOIGNERAIT A PAS PLUS DE CENT (100) MILLES DE


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



DE LA LIMITE DES EAUX TERRITORIALES DU CANADA.

3) LE STAGE EN MER REQUIS POUR LES CANDIDATS AUX DIFFERENTS CERTIFICATS DE LIEUTENANTS ET DE CAPITAINE, EST BEAUCOUP TROP LONG. CES EXIGENCES ONT ETE ETABLIES IL Y A DE NOMBREUSES ANNEES ALORS QUE LE SENS MARIN DEVAIT SUPPLEER LES MACHINES ELECTRONIQUES QUI N'ETAIENT PAS ENCORE SORTIES DU CERVEAU DES HOMMES DE SCIENCE.

CEPENDANT, AVEC LE DEVELOPPEMENT DE LA TECHNOLOGIE, LES NAVIRES SONT DEVENUS DES COMPLEXES QUI EXIGENT BEAUCOUP PLUS DE SCIENCE QUE D'INSTINCT.

POUR CES RAISONS, NOUS CROYONS QUE LES PERIODES EN MER REQUISES DEVRAIENT ETRE DIMINUEES DE MOITIE AU PROFIT DE STAGES D'ETUDE DANS DES ECOLES SPECIALISEES BIEN ORGANISEES.

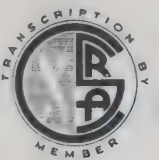
4) L'ETABLISSEMENT D'UNE MARINE MARCHANDE DONT LES UNITES VIENDRAIENT S'AJOUTER AUX DEUX NAVIRES AU LONG COURS QUI BATTENT ACTUELLEMENT PAVILLON CANADIEN.

Voilà, Messieurs les membres de la Commission, quelques idées, que nous avons voulues constructives, sur l'aspect "apprentissage" des futurs pilotes.

Et nous avons signé à Rimouski ce 9ème jour de septembre 1963.

Capitaine Gérard Brie — Capitaine Rodolphe Ouellet

Capitaine Roland Gendron — Monsieur André Belley."


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q Qu'il plaise à la Commission, je voudrais déposer sous la cote 748, en liasse, le programme de l'Institut de Marine de la Province de Québec et autres documents se rapportant aux cours qui y sont donnés. Ces documents ont déjà été distribués à ceux qui sont présents devant la Commission.

Le programme de navigation qui a été établi à l'école est-il au même niveau ou supérieur aux exigences du ministère des Transports pour les certificats au long cours?

R Le cours complet de deux ans a été organisé de façon à permettre à un gradué d'avoir les connaissances théoriques nécessaires pour passer un certificat de deuxième officier au long cours. C'est le minimum, quoique sur bien des sujats, on dépasse ce minimum; on s'est toujours arrêté à vouloir donner au moins le minimum pour deuxième officier au long cours.

Q Comme deuxième officier au long cours?

R C'est ça.

Q Les examens que vous faites passer, au cours des études, à quel niveau se situent-ils par rapport aux exigences du ministère, pour les certificats?

R Si vous référez au minimum exigé dans les différents sujets, les sujets, par exemple, comme la navigation astronomique et la navigation côtière, le travail de cartes, comme on dit des fois, on exige 70% de minimum.

Par ailleurs, l'ensemble des matières,


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

des sujets qui sont dispensés à l'Institut de Marine, il faut un minimum de 65 sur l'ensemble, je crois que le département exige 70% sur l'ensemble.

Q Est-ce que vous enseignez l'anglais?

R Il y a un professeur de langue anglaise qui parle très peu le français; c'est un professeur du Nouveau Brunswick...

Q Vous enseignez le français aussi?

R ... il y a cinq heures par semaine. Nous avons du français aussi.

Q On m'avise que vos élèves qui ont complété le cours de deux ans sont considérés par les autres institutions de la Province de Québec comme ayant complété l'équivalent de la 12ième année. Est-ce que c'est exact?

R Oui, bien,étant donné que nos élèves sont acceptés après la 11ième année en cours scientifique, normalement ça devrait constituer deux années de scolarité additionnelles, mais à cause des sujets hautement spécialisés, comme la navigation entre autre, on ne peut accorder de certificat de deux autres années, qui donnerait à ce moment-là une 13ième année; on a fait un compromis, et le compromis peut être l'équivalent d'une 12ième année scientifique.

Q Est-ce qu'il y a de vos élèves qui, après avoir passé par l'école, peut-être une expérience en mer, se sont dirigés, disons, vers la Faculté des Sciences à l'Université?

R En navigation, jusqu'ici, il n'y en a pas eu.



Q Pas en navigation?

R Pas en navigation. Ca arrive dans d'autres sections, cependant.

Q Est-ce que vous avez été consulté avant que les règlements des circonscriptions de Québec et de Montréal ne soient modifiées, pour y mentionner l'école de Marine de Rimouski?

R Oui, bien, il y a des ententes ou des rencontres qui avaient été organisées du temps de mon prédécesseur, le capitaine Gendron, il y a plusieurs années.

Q Quel capitaine Gendron?

R Le capitaine Jacques Gendron, anciennement du ministère des Transports, et il y a eu plusieurs rencontres, il y a eu consultations, il y a eu échange de vues.

Q Entre qui?

R Entre la direction des corporations de pilotes et le capitaine Gendron.

Q Et le capitaine Gendron. Alors, lui serait au courant de toutes les négociations qui ont eu lieu?

R Je le croirais, oui.

(Le témoin est interrogé en anglais par M, le commissaire Smith).

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Qu'il plaise à la Commission, le

mémoire du capitaine Brie pourrait être déposé sous la cote 749.

TRANSQUESTIONNE par Me MARC LALONDE, c.r., pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Capitaine Brie, je voudrais tout d'abord, au nom de mes clients, les pilotes du St-Laurent, vous transmettre leur reconnaissance pour la coopération que vous avez constamment manifestée en regard de toutes les questions d'entraînement, la formation des pilotes à l'école de marine. Il y a eu des rencontres très fréquentes, à ce qu'on me dit, entre les représentants des pilotes et vous-même, et les questions, semble-t-il, ont toujours été discutées à fond, et avec une attitude très ouverte de votre part, et on me prie de vous en remerçier officiellement.

R Merci.

Q Je note qu'en page 21 de votre mémoire, vous dites, à la fin du quatrième paragraphe, que la situation géographique de votre école de Rimouski, n'est certainement pas la meilleure. Pourriez-vous élaborer à ce sujet et me dire en particulier quels sont les handicaps qui affectent votre école à Rimouski, à l'heure actuelle?

R Voici, d'abord, si on considère le point de vue des candidats qui viennent chez-nous, d'après les statistiques que nous avons relevés en mil neuf cent soixante et un (1961), et qui couvraient tous les élèves depuis le début de l'école, c'est-à-dire depuis mil neuf cent quarante-quatre (1944), on a découvert



que 73.6% des élèves qui étaient passés par l'Institut de Marine auraient été favorisés au point de vue distance si l'école avait été située, disons, à Québec.

Il ne restait, par conséquent, que 26.4% des élèves qui, à ce moment-là, étaient plus rapprochés de Rimouski, et dans ce chiffre-là, on en avait inclus pour la région, soit, disons, de Rimouski, une région qui partait de Ste-Anne de la Pocatière, de l'embouchure du Saguenay, allant vers l'est, et couvrant les maritimes, et même les Antilles, les élèves qui sont venus des Antilles et d'autres endroits.

Maintenant, du côté de l'enseignement, nous considérons qu'une école, pour bien jouer son rôle, doit être aussi près que possible du milieu du travail. Alors, en autant que je le sache, le milieu de travail n'est pas tellement considérable à Rimouski. Donc, les contacts avec le milieu du travail sont plutôt limités.

Deuxièmement, au point de vue perfectionnement, pour les professeurs, il y aurait avantage à avoir une école dans une ville où il y a une université. En plus de permettre le perfectionnement des professeurs, ça permettrait aussi d'avoir, pour l'enseignement, des professeurs à temps partiel dans des matières hautement spécialisées.

Par ailleurs, pour le recrutement des professeurs, on a découvert, par exemple, que les



professeurs sont intéressés à venir enseigner dans une certaine école parce que pendant qu'ils enseigneraient, ils auront la possibilité de suivre des cours. Alors, ça aiderait aussi au point de vue recrutement chez le personnel enseignant.

Il ne faudrait pas passer sous silence non plus l'avantage d'avoir, près d'une école, des chantiers maritimes. Je pense qu'aujourd'hui, ça doit faire partie - ça ne fait pas partie de l'enseignement, mais lorsqu'on est éloigné des chantiers maritimes, on ne peut pas permettre aux élèves d'avoir - de réaliser sur les lieux qu'est-ce que c'est que la construction maritime, de quelle façon un navire est-il construit. Alors, je crois qu'il faut pour ça être capable d'avoir un programme organisé, qui permette des visites très fréquentes lors de la construction d'un navire, aux différents stages, pendant la construction.

Alors, ça, c'était, grosso modo les idées.

Q Est-ce qu'il y aurait avantage quelconque à ce qu'une telle institution soit à proximité d'un port achalandé?

R Il n'y a pas de doute. Tout à l'heure, j'ai parlé de milieu du travail. C'est bien sûr que si le port reçoit des navires de tous genres, et de façon assez fréquente, il y a possibilité à ce moment-là d'organiser, de façon ordonnée, des visites


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

industrielles.

Actuellement, c'est le moulin à Rimouski - nous n'avons que très peu de navires qui viennent à Rimouski, et ils sont limités, la plupart du temps, à des petits pétroliers ou des navires qui viennent chercher du bois chez Price Brothers.

Evidemment, là encore, les visites qui peuvent être faites sont limitées parce qu'il n'y a pas tellement de navires de genre différents qui viennent à Rimouski.

On pourrait peut-être, si vous permettez...

Q Oui, allez donc.

R On pourrait peut-être comparer à l'école, l'Académie de Marine Marchande à King's Point, qui est placée sur l'Ile Manhattan - sur l'Ile Long Island, qui est juste en face du port de New York, et à ce moment-là, c'est très facile pour l'institut d'organiser des visites dans le port de New York et aussi dans les bureaux de compagnies.

Q Vous avez mentionné: un centre comme Québec. Est-ce que le fait qu'à Québec, le port constituerait, si vous voulez, le centre du cabotage sur le St-Laurent, je pense bien, et qu'il y a aussi une flotte du ministère des Transports à Québec même. représenterait quelqu'avantage, ou si c'est secondaire?

R Oui, ce sont des avantages. Et de plus, Québec se trouve à être un peu le centre géographi-


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

que de la province de Québec, et vis-à-vis les élèves, ça serait à peu près au milieu des extrêmes.

Q J'espère que vous ne plaçez pas Montréal à une extrême?

R Personnellement, je crois que Montréal est un port de mer - je suis convaincu, plus considérable que Québec, et qui serait probablement encore mieux. Montréal serait un endroit plus idéal que Québec.

Seulement, dans l'optique du gouvernement de la province de Québec, des écoles ne doivent pas toutes être centralisées au même endroit. Alors, je crois que c'est juste aussi, et Québec, étant donné que c'est un port de mer qui est sur une petite échelle, qui tout de même offrirait à nos étudiants des intérêts peut-être aussi variés qu'à Montréal, quoique sur une plus petite échelle, et je crois que l'endroit pourrait être acceptable. Ce serait certainement préférable à celui qu'on a actuellement.

LE PRESIDENT:

Moins de distraction pour les élèves.

Me MARC LALONDE, c.r.,

pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Est-ce que vous croyez qu'il y aurait possibilité, disons, à Québec, que les officiers eux-mêmes de la flotte fédérale seraient intéressés à bénéficier des avantages d'un tel institut, soit pour y enseigner, soit pour y suivre des cours? Est-ce que quelques connaissances à ce sujet de l'opinion des officiers?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

R Oui. Evidemment, je ne peux pas parler de l'opinion des hauts fonctionnaires du ministère des Transports, je crois qu'ils pourraient peut-être le faire eux-mêmes; cependant, je crois que d'après l'expérience que nous avons eue en plusieurs circonstances, nous avons organisé des cours spécialisés sur le radar ou sur le compact mécanique ou autres, et finalement, il s'est avéré presqu'impossible d'avoir le nombre suffisant de candidats pour faire payer un professeur pour ces cours-là.

Je sais que le département du Transport, de façon générale favorise la présence de leurs officiers ou de leurs matelots qui veulent devenir officiers, à l'institut de marine.

Il y en a plusieurs, dans le passé, qui sont venus à Rimouski. Ils étaient sous salaire à ce moment-là, ils recevaient une rémunération d'Ottawa pendant qu'ils suivaient des cours.

Est-ce que ça répond à votre question?

Q Oui, c'est la question que je voulais poser. Est-ce que l'espace dont vous disposez dans l'école, à l'heure actuelle, est suffisant, ou si vous avez un surplus d'espace, de toute façon, à Rimouski?

R Normalement, je crois que nous ne devrions pas avoir plus de 50 élèves à Rimouski, et on a eu, des années 100 élèves.

Q De...

R 100, je crois que ça va sans.....


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



d'ailleurs, actuellement, nous croyons qu'on devrait ajouter une deuxième année complète en navigation et aussi en radiocommunication, et, naturellement, nous ne pouvons le faire à cause de l'espace.

Q Croyez-vous que si un institut de marine était établi à Québec, les cadres de l'institut lui-même s'élargiraient en ce sens qu'il y aurait un plus grand nombre d'élèves même que ceux que vous avez à Rimouski, qui s'inscriraient?

R Oui, je crois que c'est prouvé d'après les statistiques qu'une école - même une école spécialisée, recrute un grand nombre de ses élèves dans le milieu où l'école est installée.

Alors, Québec ayant une population plus considérable, on sera en mesure de recevoir un plus grand nombre de candidats de la région même de Québec, tandis qu'à Rimouski, malheureusement, la ville est beaucoup plus petite, et jusqu'ici, quand on a eu cinq ou six élèves de Rimouski, dans l'école, pendant l'année, c'était une bonne année.

Q Etant donné les diffcultés particulières que vous avez mentionnées dans votre situation actuelle, est-ce que vous croyez que les standards de votre institut à l'heure actuelle, s'élèvent ou ont tendance à diminuer?

R Je crois que le standard au point de vue qualification des professeurs s'améliore. Maintenant, au point de vue facilité pour l'enseignement, on a atteint, je crois, un point peut-être presque mort.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



Il n'est plus possible, aujourd'hui, de prendre de l'expansion à cause de l'espace qui est devenu trop restreint.

Q Maintenant, encore à la page 2 de votre mémoire, vous mentionnez qu'il serait à souhaiter que les autres districts de pilotage du St-Laurent établissent un système d'apprentissage qui leur permettrait aussi de bénéficier des avantages offerts par l'Institut de Marine dela province de Québec.

Etes-vous au courant du fait que les autres circonscriptions de pilotage ont demandé à l'autorité de pilotage l'adoption d'un système d'apprentissage?

R Oui, je le suis.

Q Et êtes-vous au courant que le ministère des Transports, l'autorité de pilotage semble faire tout en son pouvoir pour empêcher l'adoption d'un tel système d'apprentissage?

R Je ne sais pas de façon officielle, disons.

Q Vous le savez de façon officieuse?

R Je ne peux pas dire que je le sais; je l'ai entendu dire.

Q Etes-vous au courant que les groupements d'Armateurs, je réfère à Dominion Marine Association et à la Shipping Federation of Canada, se seraient objectés à l'adoption de semblable système d'apprentissage dans d'autres circonscriptions de pilotage sur le fleuve St-Laurent?

R J'ai entendu des rumeurs à cet effet;

je ne peux pas porter jugement là-dessus.

Q Vous n'avez pas de connaissance personnelle?

R Non.

Q A la page 3, je note que vous avez changé le mot "la plupart des apprentis" par "un trop grand nombre d'apprentis," aujourd'hui se contente du strict minimum. N'est-il pas vrai que vous avez vous-même des apprentis, par exemple, qui se cherchent de l'enseignement à votre institut de marine, à l'heure actuelle?

R C'est un fait.

Q Et n'est-il pas vrai qu'il existe quand même plusieurs apprentis qui sont titulaires de certificats de capitaine au long cours ou de ...

R Absolument.

Q ... capitaine côtier?

R Absolument. Si vous me permettez, monsieur Lalonde...

Q Oui.

R J'aimerais à dire là-dessus que je considère un tour de force pour plusieurs, surtout parmi les jeunes de la région, dans les conditions présentes de la Marine Marchande, à compléter un temps de mer suffisant pour passer un brevet de capitaine au long cours.

Q N'est-ce pas un fait, justement, qu'il est extrêmement difficile, dans les conditions maritimes canadiennes actuelles d'obtenir des certificats


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

plus élevés?

R Oui, parce que en fait, pour obtenir des certificats au long cours, par exemple, la seule possibilité qui reste, à part les deux navires qui ont été mentionnés plus tôt, c'est de servir sur des navires étrangers.

Q Maintenant, un peu plus loin, à la page 3, vous dites: "les apprenti-pilotes..." - vous mentionnez des objections à la politique que vous suggérez, vous dites, comme première objection: " les apprenti-pilotes suivent des cours pendant l'hiver, et ils leur est très difficile de faire du temps de mer pendant leur temps d'apprentissage."

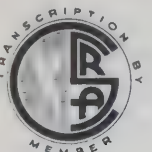
N'est-il pas vrai, cependant, qu'en vertu des systêmes d'apprentissage, les brevets requis par le règlement n'ont pas besoin d'être obtenus durant le stage à l'école de marine, ni avant le stage à l'école de marine, mais peuvent être acquis après le stage à l'école de marine?

R C'est exact.

Q Alors que l'aspirant-apprenti pourrait y consacrer tout son temps à l'année longue?

R Oui.

Q Maintenant, il y a une partie de votre enseignement, j'imagine une longueur de programme qui est de caractère théorique, essentiellement; c'est la fonction de l'institut, j'imagine. De quoi disposez-vous à l'heure actuelle, comme élément pour l'entraînement pratique?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



R Bien, il y a des appareils de radar, des navigateurs Decca, compacts gyroscopiques Sperry, et un Brown qui sera chez-nous d'ici quelques semaines, des appareils, des sondeuses automatiques électriques, radiotéléphones, appareils de goniométrie, enfin, un tas d'aides didactiques.

Q Je référais plutôt, capitaine, à l'entraînement pratique qui serait donné en mer, sur le fleuve. Il y a un témoignage devant la Commission à l'effet que le Saint-Barnabé était autrefois à la disposition de l'école. De quoi disposez-vous, à l'heure actuelle, pour donner l'entraînement pratique du même ordre, disons, que celui qui devait être obtenu grâce au Saint-Barnabé?

R L'été dernier, alors que nous n'avions plus le navire-école à notre disposition, nous avons, pour les élèves réguliers de l'école, après la première année en navigation, nous avons obtenu des ententes avec certaines compagnies, comme la Clarke Steamship et quelques autres, pour permettre un stage d'apprentissage d'un mois sur leurs navires, et quoique nous n'ayons eu l'autorisation de procéder dans ce sens-là qu'au début de mai, nous avons réussi à plaçer 17 élèves sur des navires, et je crois qu'à toutes fins pratiques, en fonction des élèves qui font le cours régulier à l'Institut de Marine, il se pourrait que ce soit plus profitable qu'un navire-école.

Q Est-ce que vous avez eu - vous avez participé ou contrôlé de quelque façon le stage


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

d'été à bord du Saint-Barnabé, en mil neuf cent soixante et un (1961), pour les apprentis-pilotes de la circonscription de Québec?

R Oui, et nous avions des officiers de l'école à bord du navire.

Q Et est-ce qu'il n'y a pas eu un tel stage aussi pour les apprentis-pilotes de la circonscription de Montréal?

R C'est exact.

Q Est-ce que vous croyez qu'un navire-école, à cet égard, est d'un très grand avantage?

R Je crois que pour la formation d'un pilote, ce serait absolument souhaitable qu'un navire puisse être mis à la disposition des apprentis pour faire l'étude des lieux et apprendre la manoeuvre le long des quais. Je crois que c'est essentiel pour des pilotes.

Quand, tout à l'heure, j'ai mentionné, au sujet du navire-école -vs- l'entraînement sur des navires commerciaux, je référais à des élèves qui ne sont pas nécessairement des futurs pilotes.

Q Je porte à votre attention, capitaine, une lettre adressée par le capitaine J.E. Desrosiers, du navire Saint-Barnabé, adressée à vous-même le 22 août 1961, re: Croisième des Apprentis-Pilotes, 11 au 20 août, Québec aux Escoumains. Est-ce que vous avez eu l'occasion de prendre connaissance de cette lettre?

R Oui monsieur.

Q Est-ce que vous reconnaissez bien la lettre qui vous a été expédiée?

R Je ne peux pas me souvenir exactement ce qu'elle contenait, mais je me souviens d'avoir eu le rapport.

Q La lettre semble un rapport jour par jour des activités à bord du Saint-Barnabé?

R C'est ça.

Q Et la conduite des apprentis, ainsi de suite?

R Oui monsieur.

O Je désirerais déposer, Votre Seigneurie, ce document comme pièce 750.

Vous rappelez-vous avoir eu un rapport semblable du capitaine Desrosiers, en rapport avec le stage d'entraînement des pilotes de la circonscription de Montréal?

R Je crois que oui, qu'il y en a eu un aussi; là, je ne peux pas me souvenir de façon définitive.

Q Vous n'en avez pas une copie avec vous?

R Non, je ne l'ai pas.

O A la page 3, vous faites une première suggestion en ce qui concerne les matières au programme pour le premier lieutenant au long cours, ou capitaine au cabotage, et vous dites que toutes les parties des matières qui sont enseignées ne devraient pas être enseignées aux détenteurs de tels certificats, puisqu'ils sont censés les posséder déjà. Ne croyez-vous pas cependant qu'il y a avantage à ces personnes, quitte à ce



qu'il n'y ait pas d'examen sur le sujet, quand même à être en mesure de suivre des cours sur ces sujets, afin de se rafraîchir la mémoire et se mettre complètement à date?

R Je crois que si c'est une question de se rafraîchir la mémoire, peut-être seulement l'idée d'un examen, sans qu'il y ait obligation de suivre les cours. Ca donnerait peut-être le même but.

Q Vous suggérez plutôt l'inverse de ce que j'ai dit. Maintenant, vous dites qu'en ce qui est des cours traitant des connaissances locales, ils pourraient être donnés pendant la saison d'été?

R Oui.

Q A votre avis, qui serait en mesure de donner ces cours durant la saison d'été?

R Evidemment, ça demanderait des sacrifices, et je comprends que ce qui se produirait à ce moment-là, ce serait la même histoire que lorsque le navire-école a fonctionné et qu'il a été mis à la disposition des pilotes. A ce moment-là, on a trouvé moyen de plaçer des pilotes sur le navire pour favoriser et faire l'entraînement pratique sur le fleuve.

Alors, est-ce que ce genre d'aide ne pourrait pas être accordé aussi vis-à-vis des cours qui seraient donnés dans une classe, ou même sur un autre navire.

Q Je comprends que les stages à bord du navire-école avaient une durée d'environ une dizaine de jours?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

R Oui.

Q Les cours que vous avez à l'esprit, est-ce que ce ne sont pas des cours quand même d'une durée plus considérable, et beaucoup plus considérable que ce stage à bord du navire-école?

R Je croirais qu'il s'avère dans le futur qu'un autre navire est mis à la disposition des apprentis-pilotes, et qu'il n'y a pas de cours théoriques, qu'il s'agit plutôt de pratique et de connaissances locales, je crois que tout pourrait se faire dans dix à quinze jours, quinze jours au maximum.

TRANSQUESTIONNE par Me JEAN BRISSET, c.r., pour la Féd. des Armateurs du Canada:

Q Capitaine Brie, en ce qui regarde les cours qui pourraient être donnés par les pilotes, est-ce que vous avez également en vue des cours non pas pratique à bord des navires, mais aussi des cours, disons, à temps partiel, donnés à l'école même, à une classe?

R Les cours ..... actuellement, il y a des cours donnés par l'intermédiaire de l'institut de marine, aux apprentis-pilotes, durant l'hiver.

Nous avons mentionné, dans le mémoire, que certaines matières faisant partie des exigences pour le brevet de premier officier au long cours ou capitaine au cabotage ne devait pas être donné tout simplement, et à ce moment-là, il ne resterait à donner que des cours de connaissances locales qui ne peuvent être donnés par des professeurs de l'institut de marine;


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



il faut que ce soit donné par des pilotes qui connaissent
le fleuve.
Q Ces cours-là, dont vous avez parlé, étant des cours d'été, pourraient-ils inclure des cours théoriques en plus de cours pratiques donnés sur les lieux?
R Bien, cours théoriques, en fonction de connaissances locales?
Q En fonction de connaissances locales?
R Oui.
Q Ca voudrait dire, évidemment, que le pilote pour nommer ces cours devrait se présenter à l'école de marine et donner son cours, disons, une fois par semaine, uneheure par semaine.
R Non, je ne crois pas. Je crois que la pratique idéale, ce soit que le pilote soit à bord d'un petit navire, avec les apprentis, et qu'il puisse en même temps leur donner la théorie et la pratique sur le navire même, comme ça se faisait du temps du Saint-Barnabé qui était mis à la dispostion des apprentis-pilotes.
Q En prenant pour acquit que l'école demarine serait permutée, disons, à Québec ou dans les environs, est-ce que vous croyez qu'il y avait avantage d'obtenir les services de pilotes pour donner des cours à temps partiel autres que des cours à bord d'un navire-école?
R Il y a certainement parmi les pilotes plusieurs candidats qui sont en mesure de donner d'ex-


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



cellents cours, non pas seulement à des futurs pilotes, mais aussi à des futurs officiers ou capitaines de navires au cabotage ou au long cours.

Q Alors, c'est un service qui serait réel, si les moyens le permettaient?

R Ca pourrait l'être; je nepeux pas faire de promesse pour le futur, mais ça pourrait l'être.

Notre politique a toujours été de chercher les meilleurs candidats; alors, si le pilote est un meilleur candidat pour tel poste, on ira chercher le pilote.

Q En d'autres termes, il est tout à fait normal, dans une spécialité, d'avoir recours à un professionnel qui, tout en exerçant sa profession, donne parfois des cours à l'Université ou à une école?

R Je n'ai pas saisi la question.

Q Il est tout à fait normal que dans une spécialité comme la navigation, un professionnel comme un pilote soit appelé à donner des cours sur sa spécialité, comme dans n'importe quelle profession?

R Je crois que c'est normal.

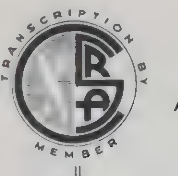
Q Vous avez des professionnels qui donnent des cours aux universités ou à des écoles.

R Je crois que c'est normal.

Q Sans demander de sacrificestrop grands?

R Sans demander...?

Q De trop grands sacrifices.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



R A qui, les sacrifices?
Q Au pilote qui donnera ces cours.
R Ca, c'est un peu difficile à juger; ça dépend de l'individu.
Q Maintenant, vous avez parlé, capitaine, de la permutation possible de l'école de Rimouski à Québec, et je voudrais vous demander si lorsqu'on a mentionné la ville de Québec, on pourrait également inclure les environs de Québec comme Lévis ou Lauzon.
R Oui. Il s'agit bien du district de Québec, de la région de Québec.
Q Est-ce que Lévis ou Lauzon offrirait des avantages particuliers, vu la proximité des chantiers maritimes?
R Oui, c'est sûr qu'il y aurait un avantage de ce côté-là.
Q Je comprends qu'à votre école on donne également des cours de mécanique pour préparer des ingénieurs, et même de futurs architectes, s'ils veulent continuer leurs études?
R Oui, c'est exact.
Q Dans ce cas-là, la proximité des chantiers pourrait être...
R Avantageuse.
Q Je voudrais maintenant revenir à une question dont vous traitez dans votre mémoire: Vous dites, à la page 2, qu'il serait à souhaiter par conséquent que les autres districts de pilotage du St-Laurent adoptent un système d'apprentissage qui leur

permettrait aussi de bénéficier des avantages offerts par l'institut de marine de la province de Québec. Vous êtes au courant, je suis certain, capitaine, que les autres districts de pilotage sur le St-Laurent, autres que Québec et Montréal sont ceux du port de Montréal et de la voie maritime.

R Oui monsieur.

Q Vous êtes au courant, j'imagine, du travail que fait le pilote, de la manoeuvre, dans le port de Montréal?

R Oui monsieur.

Q N'est-ce pas que son travail consiste à déplaçer un navire, disons, d'un quai à un autre ou d'un quai à l'ouverture de la voie maritime?

R Oui monsieur.

Q Etes-vous d'accord, capitaine, qu'en regard du pilote de la voie maritime, son principal travail est d'ancrer, ou de piloter le navire dans l'écluse et de sortir de cette écluse. N'est-ce pas là le travail principal du pilote?

R Oui, c'est exact.

Q Ne seriez-vous pas d'accord, capitaine, qu'en regard de ce travail spécifique, ce qui est requis du pilote, c'est la capacité de pouvoir manoeuvrer ce navire? Etes-vous d'accord?

R Oui, c'est bien sûr qu'au point de vue strictement pratique, au point de vue toujours possibilité d'organiser une machine qui pourrait peut-être rendre le même service, une espèce d'automation



qui permettrait de faire la manoeuvre de façon parfaitement rapide, mais je crois qu'un être humain, qu'un pilote doit être plus qu'une machine à mettre un navire le long d'un quai.

Q Mais dans le cas de ces pilotes particuliers, je crois que vous avez concédé que c'est là leur principal travail?

R Au point de vue pratique, oui, évidemment.

Q On vous a suggéré que la Fédération des Armateurs n'était pas en faveur d'un systême d'apprentissage qui comprendrait un stage à l'école de marine de Rimouski, et vous avez répondu qu'officiellement, vous ne saviez rien, mais que vous l'aviez entendu dire. N'est-ce pas qu'à l'heure actuelle, particulièrement, depuis que le Saint-Barnabé n'est plus au service de l'école, que vous n'avez pas denavire ou autres moyens d'enseigner aux pilotes la manoeuvre d'un navire pour l'amener à un poste d'amarrage ou l'entrer dans une écluse?

R Nous ne pouvons pas, actuellement, faire l'entraînement pratique; nous pouvons faire seulement un entraînement théorique. Maintenant, il n'est pas assuré que nous n'aurons pas tel navire qui à ce moment-là pourra être mis à la disposition des apprentis. Je ne peux pas anticiper sur les décisions gouvernementales.

Q Ne croyez-vous pas que dans les circonstances, la Fédération des Armateurs qui a énormé-



ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO



ment d'admiration pour votre école, ne s'opposerait pas à un systême d'apprentissage qui comprendrait un stage à votre école, pour les pilotes, mais plutôt croit que dans les circonstances actuelles, l'école ne peut pas offrir aux pilotes l'apprentissage requis pour faire les manoeuvres que nous avons décrites? Ne croyez-vous pas que ça serait une plus juste raison?

R Evidemment, je ne peux pas savoir les raisons qui peuvent inciter telle ou telle politique. D'ailleurs, je n'ai pas dit tout à l'heure que je croyais nécessairement que les Armateurs étaient contre un apprentissage.

Je suis convaincu même que les Armateurs savent bien qu'on ne fait pas un pilote du jour au lendemain, qu'il faut un apprentissage.

Maintenant, quant à la forme, c'est là qu'est la discussion, j'imagine.

Q Maintenant, en ce qui regarde l'expérience que doit acquérir un pilote pour apprendre à manoeuvrer un navire, croyez-vous qu'il y aurait avantage à ce que vos élèves puissent suivre un apprentissage sur les navires du gouvernement qui sont affectés particulièrement dans la rivière, dans le fleuve St-Laurent?

R Toute forme d'apprentissage pratique sur des navires est certainement profitable pour des élèves qui se destinent à une carrière d'officier.

Q Vous nous avez parlé d'un systême que vous avez établi avec la coopération de la compagnie

Clarke Steamship.

R Et d'autres compagnies aussi,

Q Et d'autres compagnies. Croyez-vous qu'il y aurait avantage à établir un même système qui permettrait aux élèves de faire leur apprentissage sur un navire du gouvernement?

R Oui, s'il y a possibilité d'organiser un apprentissage sur des navires du gouvernement, ce serait aussi profitable que sur des navires de commerce.

Q N'est-il pas vrai que ces navires qui sont affectés particulièrement au fleuve St-Laurent sont appelés à faire peut-être plus de manoeuvres qu'un navire commercial? J'ai en vue particulièrement les navires qui font le balisage, ou qui s'occupent des aides à la navigation?

R Evidemment, là encore, si on parle de l'apprentissage strictement de pilote, il y aura avantage à ce moment-là d'être le plus près des côtes le plus souvent possible; mais si c'est fait en fonction de préparer des officiers et des capitaines, je ne crois pas que ce soit absolument essentiel, à ce moment-là, que ce soit tellement près des côtes.

Q Je posais la question dans l'optique des apprentis-pilotes.

R Des apprentis-pilotes.

Q Je m'excuse de ne pas avoir été clair à ce sujet-là.

R Alors, il y aurait peut-être avantage, ça, enfin, évidemment, un système d'apprentissage


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

qui est établi avec une compagnie ou un organisme quelconque ne donne des résultats qu'en autant que ceux qui s'occupent de l'entraînement le font de façon consciencieuse et de façon ordonnée.

Il y a seulement le temps qui peut dire, après coup, si ç'a porté fruit oui ou non.

Q En d'autres termes, vous croyez que pour un systême tel que celui-là, pour que ce systême, dis-je, devienne un succès, il faudrait qu'il y ait une coordination assez étroite entre votre école et ceux opèrent le navire concerné?

R Je crois que c'est essentiel.

Q Serait-il juste de dire, non seulement en ce qui regarde la capacité des candidats, mais aussi en ce qui regarde leur discipline?

R Oui, je crois, aussi.

Q Croyez-vous que le côté discipline ait un rôle important?

R Je crois que c'est très important - non seulement je le crois, j'en suis convaincu.

Q Capitaine, dans votre mémoire, vous nous dites que le stage en mer requis pour les candidats aux différents certificats de lieutenent et de capitane, est beaucoup trop long. Tout simplement pour nous éclairer à ce sujet, voulez-vous nous dire brièvement quel est le temps requis?

R Eh bien, disons que les brevets au long cours, ou le certificat au long cours, le premier qu'un candidat doit passer, c'est celui de deuxième

lieutenant au long cours.

Actuellement, il faut 48 mois sur un navire, avant de pouvoir se présenter pour ce certificat-là.

A la suite - après l'obtention du certificat de deuxième officier, il faut ensuite au moins 18 mois comme officier sur un navire, responsable d'un quart, avant de pouvoir passer le certificat de premier officier au cabotage - premier officier au long cours; et ensuite, il faut encore une autre période qui peut être de 18, 24 ou 30 moirs suivant le poste qu'a occupé le candidat, après ça, avant de pouvoir passer le brevet ou certificat de capitaine au long cours. Ce qui fait, à toutes fins pratiques, au moins sept ans. Alors, personnellement, nous considérons, aujourd'hui, que ce n'est plus nécessaire de faire du temps de mer aussi long. D'ailleurs, même, l'idée, était, je crois, de pouvoir permettre à un candidat d'obtenir l'expérience la plus variée possible, dans le temps, et je crois qu'aujourd'hui il est possible tout de même, même dans les circonstances, dans ce temps-là surtout, il était possible de naviguer quatre ou cinq ans et peut-être n'être jamais témoin d'un échouement d'un navire. Il y a des candidats qui ont fait quatre ans sur un navire, et ils n'ont jamais été témoins que leur navire s'échoue; ça ne s'est jamais produit.

Même si théoriquement on pourrait penser que quelle que soit la durée de l'apprentissage ou


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

du temps en mer, il y a certaines expériences qui ne sont jamais vécues.

Alors, peut-être, à ce moment-ci, il y a d'autres facteurs primordiaux: Ce sont les connaissances théoriques qui permettront aux officiers des navires de comprendre l'instrumentation qu'il y a sur les navires.

Je me demande, aujourd'hui, pourquoi on met des instruments à bord des navires quand les officiers ne sont peut-être pas tellement en mesure de les comprendre et de savoir en user à bon escient.

Je crois qu'il faut mettre l'importance sur les connaissances théoriques plus poussées, évidemment, connaissances théoriques en relation avec les instruments.

Il ne s'agit pas de faire un enseignement livre sque, mais il faut, dorénavant, attacher plus d'importance à l'esprit des futurs officiers qu'à leurs connaissances manuelles, et je crois que leur expérience de quatre ans pour un deuxième au long cours était destinée à faire acquérir par ce candidat-là toutes sortes d'expériences manuelles qui ne sont plus utiles aujourd'hui, parce que la plupart des travaux qui étaient engagés dans le temps sur des navires ne le sont plus aujourd'hui à bord des navires, - les syndicats de marins ont vu à ça.

Je crois, par ailleurs, qu'on devrait -


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



c'est peut-être un à côté, mais j'aimerais à le dire quand même - on devrait, dans le futur, exiger un certain minimum de scolarité des candidats pour des brevets d'officier. On dit qu'on exige une onzième ou douzième année pour être pompier à Montréal; je ne sais pas pourquoi on ne pourrait pas en exiger autant de gens qui sont responsables de cargaisons qui valent parfois des millions, et surtout de vies humaines.

Je crois qu'on devrait exiger, pour différents certificats, un minimum de scolarité.

Q Votre remarque s'applique également au pilote , puisqu'il doit avoir un certificat d'officer avant d'être accepté?

R Oui. Je crois que les corporations de pilotes de Québec- Montréal et Québec-Escoumains ont compris, puisqu'ils ont demandé que leurs candidats fassent des stages dans des écoles spécialisées, et comme il y en a une actuellement, cette école exige au moins une onzième année, je crois qu'ils ont bien compris l'importance d'avoir des gens ayant un minimum de scolarité plus élevé.

Q Maintenant, capitaine, je passe à une autre recommandation que vous faites à la page 4, qui se lit comme suit:

"L'établissement d'une marine marchande dont les unités viendraient s'ajouter aux deux navires au long cours qui battent actuellement pavillon canadien."

J'imagine que vous savez, capitaine,

que cette question d'une marine marchande canadienne est une question très épineuse?

R Oui, je le sais.

Q Vous savez, j'imagine, et, corrigez-moi si j'ai tort, qu'il y a eu plusieurs suggestions de faites, par exemple que les coûts d'opérations d'une marine marchande canadienne soient subventionnés par le gouvernement, pour ne nommer qu'une de ces suggestions?

Est-ce que vous en aviez une en tête en particulier lorsque vous avez fait cette recommandation?

R Bien, on n'avait pas particulièrement pensé à des suggestions; on a simplement réalisé cette situation qui est tout à fait anormale pour un pays qui se pique d'influençer la politique mondiale sur bien des échiquiers.

Alors, peut-être, même si ça doit coûter de l'argent, c'est bien sûr, au point de vue subventions, pour la construction et pour l'opération, je crois qu'il est tout à fait logique, aujourd'hui, qu'un pays qui a atteint le niveau - un certain niveau sur le plan international devrait avoir au moins un nucléus de marine marchande, et je crois que le noyau est un peu petit avec deux navires, actuellement.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent.

Q Capitaine Brie, monsieur Brisset vous a posé des questions en rapport avec les circonscriptions de Cornwall et Kingston en particulier; est-ce


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



que vous jugez un système d'apprentissage particulièrement important dans les cas où la navigation d'une circonscription est particulièrement longue, si on peut dire, s'il s'agit véritablement non pas seulement d'un déplacement, comme dans le port de Montréal, mais de pilotage sur une rivière, un fleuve, est-ce qu'il y a une raison - est-ce que vous croyez que ceci constitue une raison particulière pour un système d'apprentissage, ou si vous croyez qu'en fait un système d'apprentissage devrait être établi à tous les domaines du pilotage, y inclus le port de Montréal.

R Je crois que ça devrait être appliqué à tous les genres de pilotage, quoique j'admets que c'est encore plus important lorsque les distances à couvrir sont plus considérables, mais je crois tout de même que même pour le port de Montréal, on devrait exiger un apprentissage, et non pas se contenter de lui montrer uniquement à faire - à accoster des navires le long des quais.

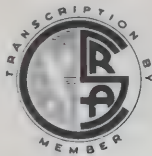
(Le témoin est interrogé en anglais par monsieur le Commissaire Smith).

LE PRESIDENT:

Q Capitaine Brie, pour essayer de résumer: On peut dire que le pilotage est une spécialisation de la profession de marin?

R Je crois que vous avez raison, oui.

Q Votre école n'est pas une école de formation de pilotes, à proprement parler?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

R Non monsieur.
Q C'est une école de formation de marins?
R C'est ça.
Q Alors, vous donnez un cours de base qui peut servir à tout le monde?
R Oui.
Q Et qui peut remplaçer avantageusement, par les cours pratiques, partie de l'ancienne formule qui n'exigeait qu'un stage pratique?
R C'est ça.
Q Vous avez, par conséquent, avec votre école, une partie théorique qui est complétée par la partie pratique?
R C'est ça.
Q Et c'est pour ça que vous demandez que le stage pratique soit diminué considérablement, vu les connaissances plus approfondies au point de vue technique qui sont apprises?
R C'est ça.
Q Et qui probablement ne pourront jamais être apprises au point de vue pratique, quel que soit le stage prolongé qu'il pourra avoir en mer?
R C'est ça.
Q En mer, je comprends que pour le radar et tous les autres appareils, ils apprennent à les employer, et s'ils ne savent pas les employer, ils ne l'apprendront jamais. Par conséquent, il ne faut pas considérer trop votre école comme une école de spécialisation de pilotes?

R Non.

Q Et c'est là qu'il faut faire attention de ne pas mêler...

R Quoique nous ayions mis en opération des services un peu plus spécialisés, mais évidemment, ce n'est pas le but principal de l'école.

Q Ceci pourrait venir par la suite, évidemment, si vous êtes bien organisés?

R Oui.

Q Dans les autres pays, au point de vue formation de pilotes, êtes-vous au courant comment ça se passe?

R Je le sais plutôt vaguement; je n'ai pas fait d'études là-dessus.

Q Votre école, si je comprends bien, est unique ici au pays?

R C'est ça.

Q Il n'y en a pas d'autre semblable au pays?

R Non monsieur.

Q Il en existe aux Etats-Unis?

R Il y a au moins l'Académie de la Marine Marchande américaine, il y en a une à Castine, il y en a une à San Francisco, il y en a une à Los Angeles. La principale est à King's Point.

Q Savez-vous s'il y en a en Angleterre?

R Il y en a en Angleterre aussi, à Conway; c'est celle qui est la plus connue.

Q C'est pour ça que votre école cause


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

un tas de problèmes: Parce que c'est nouveau au pays?

R C'est ça, même si ça existe depuis mil neuf cent quarante-six (1946), c'est relativement nouveau.

(Le témoin est transquestionné en anglais par monsieur le Commissaire Renwick.).

LE PRESIDENT:
Je comprends, monsieur Jacques, maintenant que votre preuve est finie, sauf à faire entendre le capitaine Gendron.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Oui Votre Seigneurie.

LE PRESIDENT:
Il sera ici lundi?

Me MAURICE JACQUES,
pour la commission:
Oui Votre Seigneurie.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Je comprends que ça va être à mon tour à présenter la preuve.

LE PRESIDENT:
Evidemment.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Il est déjà 11:25 heures, si ça vous convenait d'ajourner maintenant, ça me permettrait peut-être d'activer la présentation de la preuve.

LE PRESIDENT:
Certainement, c'est ce que nous allons faire.

- ET LE DEPOSANT NE DIT PLUS RIEN -

Je, soussigné, sténographe Officiel, étant dûment assermenté, certifie par les présentes que la déposition ci-dessus est la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques.

G. OSCAR BOISJOLY
Sténographe Officiel.



CANADA

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S., Président

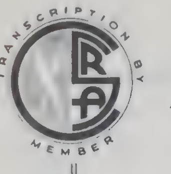
Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire,
Monsieur GILBERT NADEAU, secrétaire.

Le quatrième jour d'octobre, l'an mil neuf cent soixante et trois, a comparu comme témoin:

ANDRE-CLAUDE-BERNARD BEDARD -

INTERROGE par Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Monsieur Bédard, pourriez-vous nous donner votre nom au complet et votre âge?
R André-Claude-Bernard Bédard, 36 ans.
Q Quelle est votre occupation à l'heure actuelle?
R Je suis pilote de la circonscription de Québec, c'est-à-dire de Québec aux Escoumains.
Q Depuis quelle date êtes-vous pilote dans cette circonscription?
R Je suis pilote depuis le trois (3) mars mil neuf cent cinquante-huit (1958).
Q Et j'imagine qu'avant cette date,


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



vous étiez apprenti dans cette circonscription?

R Oui. J'ai reçu mon brevet d'apprenti-pilote le trois (3) mars mil neuf cent cinquante-trois (1953).

Q Et êtes-vous demeuré constamment apprenti de mil neuf cent cinquante-trois (1953) à mil neuf cent cinquante-huit (1958)?

R C'est exact.

Q Pourriez-vous dire à la Commission quelle était votre expérience en mer, antérieurement à mil neuf cent cinquante-trois (1953)?

R J'ai débuté ma carrière de marin à l'âge de 17 ans, en mil neuf cent quarante-quatre (1944), et j'ai navigué constamment jusqu'en mil neufcent cinquante et un (1951), à la fin de mil neuf cent cinquante et un (1951).

Mon premier navire au long cours fut un navire grec du nom de Agios Georgios. Par après, je suis entré dans le - ce qu'on appelait le Manning Pool, et j'ai navigué pour Clarke Steamship comme "ordinary seaman", et "able seaman".

Lorsque le Manning Pool a terminé ses opérations, j'ai dû me joindre à une organisation qui s'appelle : Canadian Seamen's Union, et ayant eu des difficultés avec eux, j'ai dû me retirer de cet organisme. On voulait m'imposer l'achat d'une feuille qu'on appelait le "daily worker", et, conséquemment, après une chicane, j'ai dû meretirer.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

On m'a dit alors que c'était impossible pour moi de naviguer sur un navire canadien, mais grâce à quelqu'un d'influent qui a intercédé pour moi, je suis entré au service de Saguenay Terminals comme cadet officier, et j'ai terminé mon temps de mer comme cadet officier pour obtenir un brevet de deuxième officier au long cours, à St-Jean Nouveau Brunswick, en janvier mil neuf cent cinquante et un (1951).

Pendant mon temps de cadet officier, j'ai servi pendant approximativement un an comme troisième officier sur ces navires, et après l'obtention de mon brevet, je suis retourné pour près d'un an comme troisième et deuxième officier pour cette même compagnie.

A la fin de mil neuf cent cinquante et un (1951), n'étant pas certain - dans une période d'incertitude, si je deviendrais pilote, - apprenti-pilote, étant donné que le règlement de la circonscription dans le temps disait que passé l'âge de 25 ans on serait trop vieux pour être appelé, et ne voulant pas continuer une carri`ere maritime au long cours ou au cabotage, j'ai travaillé à terre pendant une période approximativement d'un an et demi à deux ans.

Entre temps, la loi a été amendée, et ceux qui avaient navigué pendant la période de guerre ont eu la permission de voir leursnoms rester sur la liste des aspirants apprentis-pilotes jusqu'à l'âge de 30 ans. Conséquemment, lorsque j'ai été appelé apprenti-pilote, effectivement, j'avais 26 ans.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



Q En quelle année avez-vous mis votre nom sur la liste des apprentis, dans la circonscription de Québec, - des aspirants apprentis, excusez?

R Des aspirants-apprentis. Il faudrait faire un calcul assez vite: J'ai mis mon nom à l'âge de 17 ans, j'en ai maintenant 36, alors ça fait 19 ans... alors, mil neuf cent quarante-quatre (1944).

Q Depuis que vous êtes pilote dans la circonscription de Québec - excusez-moi, changez la question s'il vous plaît - durant votre apprentissage, est-ce que vous avez fait du temps en mer, additionnel, ou si vous avez été seulement - est-ce que vous avez consacré votre temps à l'apprentissage?

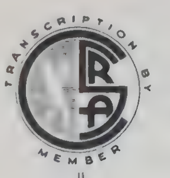
R Le temps en mer additionnel pendant mon apprentissage fut très restreint: ce fut pour la livraison d'un petit navire de Québec à la Nouvelle-Orléans, une période de six semaines, je crois.

C'est le seul temps que j'ai fait, je crois, en mer, lorsque j'étais apprenti.

Q Lorsque vous avez été reçu pilote, j'imagine que vous avez passé des examens devant un jury d'examen semblable à celui qu'on a décrit devant cette Commission, c'est-à-dire, composé de trois pilotes et de deux représentants du ministère des Transports?

R C'est exact.

Q Et, une fois que vous ayiez eu passé cet examen, est-ce que vous entrez dans l'Association des Pilotes Licenciés pour le Havre de Québec et en Aval?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



R Oui, une fois l'examen complété, le président d'alors m'a demandé d'aller au bureau de l'Association afin de me joindre à l'Association des Pilotes pour le Havre de Québec et en Aval.

Q Excusez-moi, à ce moment-là, est-ce que vous saviez que vous aviez passé l'examen et qu'on vous octroierait votre brevet?

R Oui, on m'avait dit que l'examen était passé avec succès et que le brevet serait issu prochainement.

Q Alors, di vous voulez continuer, à savoir: Qu'est-ce qui est arrivé lorsque le président vous a demandé...

R Le président m'a demandé si je voulais signer l'acte d'adhésion à l'Association. Je lui ai demandé plusieurs explications, en particulier: Sur le fonds commun, sur la durée du temps pour lequel je m'engageais à être membre de cette Association. Je lui ai demandé de me produire les états - j'ai demandé, plutôt, au secrétaire, de me produire les états financiers de l'Association pour les deux ou trois dernières années, ce qui a été fait avec empressement; et alors, j'ai décidé de signer, avec les deux autres confrères qui avaient passé avec moi.

Q Est-ce que vos deux confrères étaient avec vous lorsque vous avez signé?

R Un seul; l'autre avait signé auparavant ou après, je ne sais pas.

Q Et, celui qui était avec vous, est-ce


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

qu'il a demandé les mêmes renseignements que vous, ou enfin s'il s'en est remis à vous quant à la demande de renseignements?

R Non, ce confrère et moi-même, nous avions étudié tout l'hiver ensemble pour se préparer à l'examen, et on s'était posé quelques questions dans lesquelles nous étions restés dans l'ignorance; alors, nous avons profité de l'occasion pour se faire éclairer sur ce sujet.

Q Combien de temps après avoir passé votre examen avez-vous reçu votre brevet de pilote du ministère des Transports?

R Je ne pourrais dire exactement; je crois, un mois, peut-être, mais je ne puis dire exactement.

Q Après que vous soyiez devenu membre de l'Association des Pilotes Licenciés pour le Havre de Québec et en Aval, en mil neuf cent cinquante-huit (1958), est-ce que vous avez occupé quelques fonctions officielles dans cet organisme?

R Oui, à l'assemblée générale du deuxième mercredi de janvier mil neuf cent soixante (1960), je me suis présenté au poste d'administrateur et fus élu par l'assemblée, l'assemblée générale des membres.

Q Et, mil neuf cent soixante (1960) est l'année durant laquelle on a mis sur pied la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent. Est-ce que vous avez occupé des positions officielles dans cette Corpo-


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



ration, en outre?

R Oui, à l'assemblée générale du deuxième mercredi de janvier de mil neuf cent soixante (1960) de l'Association des Pilotes du Havre de Québec et en Aval, une proposition a été faite à l'effet que les règlements étaient un peu anciens et qu'il serait préférable d'avoir une revision complète des règlements. Si je me rappelle bien, j'ai secondé cette proposition, et par après, le conseil d'administration m'a nommé président du comité qui devait s'occuper de ça.

On a mis ce comité en marche en demandant des pilotes de différents âges, et nous avons étudié une revision complète des règlements de l'Association.

Une fois ceci fait, nous avons demandé l'opinion d'un conseiller juridique qui a étudié ces règlements avec nous, et nous a conseillé à ce moment de changer le mode d'association pour un mode de corporation.

Q Et nous avons déjà en preuve, à Québec, que le même conseil d'administration a continué, en fait, pour la corporation, jusqu'à l'assemblée générale annuelle de janvier mil neuf cent soixante et un (1961)?

R C'est exact.

Q Est-ce qu'en mil neuf cent soixante et un (1961), vous avez continué à occuper des fonctions officielles dans la Corporation et dans l'Association des Pilotes de Québec?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



R Oui, en mil neuf cent soixante et un (1961), je fus élu au poste de vice-président de ces deux organismes, et aussi administrateur du fonds de pension.

Q Et jusqu'à quand avez-vous occupé ces fonctions?

R J'ai occupé ces fonctions jusqu'en février..... jusqu'à l'assemblée générale suivante, en janvier mil neuf cent soixante-deux (1962), où je fus encore une fois élu administrateur, mais, étant - février de la même année, ou en mars, étant président de la Fédération des Pilotes du St-Laurent, j'ai résigné de ma fonction d'administrateur des associations du district de Québec.

Q Avant février mil neuf cent soixante-deux (1962), est-ce que vous occupiez un poste quelconque dans la Fédération des Pilotes du St-Laurent?

R Oui, à la suite de mon entrée sur le conseil d'administration de l'Association des Pilotes de Québec et en Aval, en mil neuf cent soixante (1960), je fus désigné par les membres délégués de cette association pour être un administrateur de la Fédération des Pilotes du St-Laurent, et à l'élection des administrateurs de la Fédération des Pilotes du St-Laurent, on me désigna alors le poste de secrétaire de la Fédération des Pilotes du St-Laurent.

Q Et est-ce que vous êtes demeuré secrétaire jusqu'au moment de votre élection comme président en mil neuf cent soixante-deux (1962)?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

R Oui, c'est exact.

Q Et qui vous a précédé comme président de la Fédération des Pilotes du St-Laurent?

R Le premier président fut monsieur Paul Bailly qui fut président à partir du moment de la formation de cette fédération jusqu'en janvier - jusqu'à l'hiver mil neuf cent soixante-deux (1962).

Q Pourriez-vous dire dans quelle circonscription de pilotage monsieur Bailly exerce sa profession?

R Dans la circonscription de Québec-Montréal.

Q Est-ce qu'il y a eu une élection au poste de président lorsque vous êtes - excusez-moi - est-ce que l'élection avait été contestée, lors de votre élection en mil neuf cent soixante-deux (1962), comme président?

R Non.

Q Et depuis janvier mil neuf cent soixante-deux (1962), vous avez été donc président de la Fédération, et, je présume que vous avez été réélu à l'assemblée générale annuelle cette année?

R L'hiver mil neuf cent soixante-trois (1963), c'est exact.

Q Pourriez-vous dire à la Commission quand la Fédération des Pilotes du St-Laurent a été formée?

R ..... le livre des minutes indique qu'un comité préparatoire a débuté à préparer ce projet de fédération le huit (8) septembre mil neuf cent cinquante-


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

neuf (1959), et que les lettres patentes ont été émises par le secrétaire d'Etat le cinq (5) novembre mil neuf cent cinquante-neuf (1959).

Q Antérieurement à ces démarches officielles, quelles ont été les étapes préalables à la mise sur pied de la Fédération, et quelles circonstances ont favorisé, si vous voulez, la mise sur pied de cet organisme?

R A ce point-ci, j'aimerais parler sur la façon dont on a procédé dans la circonscription où je suis pilote.

A ce moment-là, en mil neuf cent cinquante-neuf (1959), on se rappelle qu'il y avait eu le bill S-3 qui a été présenté, et qui représentait beaucoup de danger pour le bien-être des pilotes, et, à notre avis, la sécurité de la navigation. Alors, les pilotes se sont groupés, non officiellement, pour faire des représentations, et finalement faire retirer ce bill de la Chambre des Communes.

Par après, l'on a dit - on s'est aperçu qu'étant groupé, il est bien avantageux d'avoir une représentation plus forte, que les dépenses soient, conséquemment, non pas en duplicata, mais une seule dépense qui est partagée par plusieurs groupements; alors, on a mis à ce moment-là en marche le projet de la Fédération des Pilotes du St-Laurent.

Le groupement où j'étais concerné à ce moment-là, l'on a préparé un projet, et l'on fit des


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



assemblées expliquant aux membres qu'est-ce que ça serait que la Fédération des Pilotes duSt-Laurent, leur remettant le premier projet, demandant aux membres de l'étudier, et si nécessaire de proposer des amendements ou toute suggestion d'ordre constructif.

Si je me rappelle bien, il y eût, par après, une deuxième étude de ce projet de règlements qui fut présenté aux membres, et les membres eurent l'occasion de se prononçer sur ce document.

Q Vous parlez, à ce moment-là, du mécanisme suivi dans votre propre circonscription?

R C'est ça. Je présume que c'est à peu près le même mécanisme qui a été suivi ailleurs, mais je ne peux pas en témoigner, n'y ayant pas assisté.

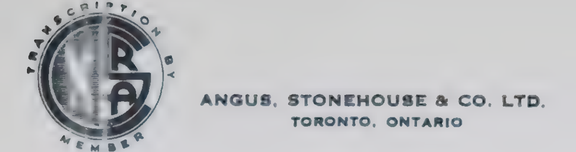
Q Je porte à votre connaissance un document intitulé "Fédération des Pilotesdu St-Laurent, Federatio n of the St.Lawrence River Pilots, lettres patentes d'incorporation 5 novembre 1959, règlement général numéro 1, 8 septembre 1959," document en langue française et en langue anglaise.

Voulez-vous nous dire si ceci constitue les lettres patentes et le règlement de la Fédération, tels que vous les connaissez?

R Oui, c'est exact, pour ce qui est de la copie française.

Pour ce qui est de la copie anglaise, il y a eu deux amendements quin'ont pas été mis à date dans cette copie.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



Q Votre Seigneurie, avant de déposer ces pièces, je peux faire deux choses: Soit lire les amendements, qui ne sont pas considérables, de façon à ce qu'ils soient au dossier, ou encore peut-être aussi les faire dactylographier et les faire insérer dans la pièce, en anglais, de façon à ce que les deux documents soient identiques.

LE PRESIDENT:
Ca serait peut-être aussi bien, la dernière façon.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Je puis, de toute façon, le lire immédiatement.

O Alors, le premier amendement affecte l'article 8 du règlement qui est modifié en ajoutant le paragraphe suivant, et qui se lit de la façon suivante: "Néanmoins, à partir du premier (1er) avril 1960, un membre additionnel est nommé au conseil d'administration pour représenter le groupement-membre dont le président fait partie; ce membre est nommé par le conseil d'administration de la Fédération sur la recommandation du conseil d'administration du groupement-membre intéressé. Cette nomination doit être faite dans les 60 jours qui suivent l'élection du président.

Le deuxième amendement concerne l'article 11 du règlement numéro 1, qui est modifié en rem-

plaçant le paragraphe B par le suivant qui se lit comme suit: "Les administrateurs restant en fonctions suppléent à toute vacance par la nomination d'un remplaçant qui doit être recommandé par le conseil d'administration du groupement-membre intéressé. Les membres-délégués réunis en assemblée spéciale à cette fin peuvent également y pourvoir, conformément à la procédure prévue à l'article 9, à défaut par le conseil d'administration d'y procéder dans les 30 jours qui suivent cette vacance."

Et l'article 18 du règlement général numéro 1 est en outre modifié en ajoutant le paragraphe suivant: "Le président n'exerce son droit de vote aux assemblées du conseil d'administration et aux autres assemblées de la Fédération qu'en cas d'égalité des voix."

Je désire déposer une copie française et une copie anglaise, certifiées par le secrétaire, de ces documents, avec la restriction spéciale, évidemment, que le certificat quant à la copie de langue anglaise s'applique en autant que les amendements que j'ai mentionnés y sont insérés - pièce 751.

Pourriez-vous, monsieur Bédard, expliquer à la Commission quels sont les objectifs généraux de la Fédération des Pilotes du St-Laurent? Je ne vous demande pas de répéter simplement ce qui se trouve à l'article 2 des règlements ainsi que dans les lettres patentes, mais dans vos propres termes, comment considérez-vous la fonction ou l'objet de la Fédération des Pilotes du St-Laurent?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



R Si vous voulez, pour suivre un ordre d'idée assez constant, je vais me référer au but tel que ici, et je peux élaborer sur les articles; ce serait peut-être plus explicite.

Q Oui.

R Premièrement, comme il est marqué à la page 2 de cette pièce numéro 751: Unir en une fédération des divers groupements de pilotes du fleuve St-Laurent et des Grands Lacs, ce qui veut dire que les groupements, soit corporations ou associations de pilotes sur le fleuve St-Laurent sont membres, et non pas des membres pilotes individuellement.

La section B: Promouvoir et défendre les intérêts professionnels des pilotes brevetés pour l'une ou l'autre des circonscriptions du fleuve St-Laurent et des Grands Lacs. Par ceci, nous entendons quelque chose qui est collectif au groupement-membre. La Fédération des Pilotes ne désire pas attaquer les problèmes et trouver des solutions lorsqu'il y a - lorsque ce problème n'est que dans une circonscription. C'est plutôt - nous avons l'intention, et nous avons dans le passé représente ces corporations lorsque les problèmes étaient des problèmes communs à tous les pilotes du St-Laurent.

C : Favoriser le bon exercice, le progrès et la réputation de la profession de pilote dans l'intérêt des pilotes et l'intérêt de la navigation en général. Encore une fois, ceci veut dire faire une cer-


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

taine promotion au point de vue avancement de la profession et de la sécurité maritime sur le fleuve.

La section D: Entreprendre et poursuivre l'étude des questions d'intérêt commun aux pilotes et prendre en conséquence toutes mesures non contraires à la loi.

Q Pourriez-vous me donner quelques exemples à la question d'intérêt commun dont vous auriez entrepris l'étude, par exemple?

R Oui, certainement: Les premières choses qui me viennent à l'idée sont les lois qui ont été soumises au Parlement canadien, soit le bill C-80 et le bill C-98, par exemple.

Et section E: Représenter les membres des divers groupements de pilotes du fleuve St-Laurent et des Grands Lacs auprès des gouvernements, des compagnies de navigation, de tout corps public ou privé, et de toute personne. Ceci est encore lorsque ce sont des problèmes communs, des problèmes d'intérêt général pour tous les pilotes.

Enfin, F: Faire connaître la profession de pilote et les services que ses membres rendent à la navigation, ainsi qu'aux économies locales, régionales et nationales. On pourrait dire qu'en partie, cet article peut référer à une publicité, soit radio presse ou télévision qui démontrerait en fait que le pilote n'est pas le type en arrière de la roue, le timonier, mais qu'il est plutôt là pour conseiller sur la


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

direction du navire.

Q Et, je note encore une fois que le tout est sujet aux prescriptions de la loi sur la Marine Marchande du Canada et des règlements sur le pilotage fait en vertu de la dite loi.

R Certainement.

Q Si vous prenez maintenant l'article 3, on y trouve une liste de membres. Pourriez-vous nous indiquer si les membres de la Fédération sont encore seulement ceux qui y sont indiqués comme membres originaires, ou si des nouveaux membres ont été admis depuis?

R Oui. Ce qui est entré ici comme la Corporation du St-Laurent-Kingston-Ottawa comprend maintenant deux corporations de pilotes, la circonscription ayant été divisée, il y a un membre maintenant Kingston - Cornwall, qui est un secteur international, et dont les pilotes canadiens se sont groupés sour le nom de la Corporation des Pilotes du Haut St-Laurent.

Pour ce qui est de la balance de cette section, soit de Cornwall à Montréal, le nom de cet organisme est "la Corporation des Pilotes du Fleuve et de la Voie Maritime," étant autrefois "Les Pilotes du St-Laurent Kingston Ottawa," et ayant changé de nom. La nouvelle circonscription, par après, ou la corporation, par après, a fait application pour devenir membre dela Fédération des Pilotes, et, lors d'une assemblée générale, a été acceptée.

Q Je note que la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent n'est pas mentionnée comme membre


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

originaire?

R Bien, lorsque la Fédération a été formée, la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent n'était pas en existence.

Q Est-ce que cette corporation est devenue membre depuis?

R Oui, c'est exact.

Q Je note que le paragraphe C contient des dispositions concernant: Suspension, exclusion et démission de membres. Est-ce que vous avez jamais eu à appliquer cette disposition?

R Non, jamais.

Q Maintenant, le paragraphe D: "Les groupements-membres sont tenus de payer les cotisations qui leur sont imposées conformément au règlement de la Fédération. Dans le cas où un groupement-membre se retire ou est exclus de la Fédération, il demeure responsable envers celle-ci de toute cotisation échue ou courante, et de sa part des frais et obligations encourus à date à laquelle sa démission ou son exclusion prend effet."

Pourriez-vous expliquer sommairement à la Commission comment les cotisations sont imposées, conformément au règlement de la Fédération? Je réfère en particulier à l'article 34 du règlement général numéro 1?

R ..... lorsque les cotisations au groupement-membre sont demandées, on a auparavant poursuivi la procédure suivante: Le conseil d'administration, avant l'assemblée générale, se réunit pour étudier et pré-


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



parer des prévisions budgétaires pour l'année à venir, et ces prévisions budgétaires sont présentées à l'assemblée des membres délégués.

Les membres délégués étudient alors ces prévisions budgétaires, les approuvent, les amendent ou les rejettent, et font de nouvelles propositions si nécessaire, et à ce moment-là, la cotisation annuelle, et la cotisation spéciale, s'il y en a, sont adoptées par les membres délégués.

Après l'assemblée des membres délégués, le secrétaire de la Fédération avise alors les groupements-membres pour leur faire part de la cotisation spéciale ou de la cotisation annuelle, selon le cas, et quand ou approximativement à quelle date on demandera ces montants d'argent.

Q Je note que l'article 34, paragraphe A, si vous voulez bien le lire attentivement, prévoit qu'en cas d'urgence, le conseil d'administration peut exerçer le même pouvoir: Cotiser le groupement-membre. A votre connaissance, est-ce que la chose s'est produite à date?

R Oui, ça s'est produit une fois.

Q Pourquoi? Vous rappelez-vous à quelle occasion, ou à la suite de quelles circonstances une telle cotisation a dû être imposée?

R Ce qui est arrivé cette année-là, l'assemblée générale annuelle avait lieu à la fin de l'hiver, et rendu au mois de décembre, la Fédération n'avait


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

plus de fonds. Alors, le conseil d'administration a passé une résolution que le montant de la cotisation annuel serait de $100.00.

Nous avons alors écrit aux corporations-membres, à chaque conseil d'administration, pour les aviser et aviserles membres délégués. Les cotisations sont entrées, et lors de l'assemblée subséquente, l'assemblée générale subséquente, cette cotisation fut adoptée.

Q Est-ce que vous vous rappelez à la fin de quelle année il s'agissait?

R Je crois que c'est à la fin de l'exercice financier de mil neuf cent soixante et un (1961), mais il faudrait que je vérifie pour être absolument certain.

Q Pourriez-vous vérifier ceci et vous informer, après l'ajournement du "lunch"?

R .....

Q Je note en outre que l'article 34 prévoit "les prélèvements que la Fédération décide d'effectuer à l'occasion par voie de cotisation doivent être répartis entre les groupements-membres au prorata du nombre de membres de chacun."

R C'est exact. Chaque pilote est taxé d'un montant de X dollars, et s'il y a 77 pilotes dans une circonscription, ce montant est multiplié par 77; ou si vous aimez mieux, la Corporation est taxée pour le montant total des pilotes multiplié par X.



Q Et est-ce que cette règle-là a été constamment suivie depuis le début de la Fédération?

R Toujours, à ma connaissance.

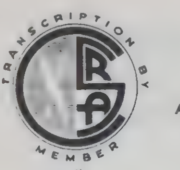
Q Revenons, si vous voulez, à l'article 3. Je note l'article E qui souligne d'une façon particulière l'autonomie des groupements-membres. On y déclare en particulier que chaque groupement-membre conserve son droit absolu d'agir séparément de la Fédération et des autres groupements-membres et de prendre toute attitude propre et même contraire à la Fédération lorsqu'il le juge à propos. On dit qu'il doit autant que possible collaborer, et à la fin, on continue: "La Fédération ne peut s'immiscer dans la régie interne d'aucun groupement-membre."

A votre connaissance, est-ce que cette politique a été suivie par la Fédération, depuis le début?

R C'est exact. Les problèmes sont soumis par les groupements-membres à la Fédération, et le conseil d'administration jugera si ces problèmes sont d'ordre d'intérêt général et peuvent concerner tous les pilotes en général.

La Fédération ne va pas d'elle-même chercher à résoudre des problèmes de chacun des groupements-membres.

Q Dois-je comprendre que la Fédération ne prendra connaissance d'un problème que s'il lui est soumis par les représentants d'un groupement-membre?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



R C'est exact.

Q Est-ce qu'il est arrivé des cas où la Corporation - pardon - où la Fédération a refusé de prendre connaissance de problèmes qu'elle jugeait d'intérêt local purement, de problèmes qui n'intéressaient qu'un ou deux groupements-membres exclusivement?

R C'est arrivé.

Q Avez-vous des cas spécifiques à cet égard, dont vous vous rappelez ?

R Oui, je me rappelle d'un cas. Est-ce que vous voulez que j'élabore sur ce cas?

Q Juste le mentionner, si vous voulez, et quelle a été la décision de la Fédération à cet égard.

R Le cas concernait un problème à l'écluse St-Lambert où deux circonscriptions de pilotage étaient concernées, et le cas fut soumis au conseil d'administration de la Fédération, mais ayant été jugé comme n'étant pas d'intérêt concernant tous les pilotes du St-Laurent a été rejeté de sur l'ordre du jour.

Q A votre connaissance, est-ce que les groupements-membres de la Fédération eux-mêmes attachent beaucoup d'importance à cette autonomie qui est prévue aux règlements, à l'article numéro 3 du règlement de la Fédération?

R Je dirais: énormement.

Q Et à votre connaissance, est-ce qu'il s'agit d'une politique, qui, en plus d'être mentionnée dans les règlements, a eu l'occasion d'être réaffirmée


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

par résolution ou autrement lors d'assemblées de la Fédération?

R Oui.

Q Je note que le paragraphe F de l'article 3 prévoit que les seuls canaux de communication reconnus par la Fédération sont le conseil d'administration ou les officiers d'un groupement-membre, et que ces communications doivent être faites par écrit?

R C'est exact.

Q A votre connaissance, est-il déjà arrivé que des membres vous aient écrit directement, et que la Fédération ait agi sur telles représentations individuelles?

R Non, à ma connaissance il est arrivé que des membres ont écrit individuellement. Nous avons alors écrit à ce membre lui demandant de suivre la procédure normale et d'adresser sa demande au conseil d'administration.

Q Alors, maintenant, les articles 4 et 5 prévoient les qualités de membres délégués. Pourriez-vous commenter ces articles et expliquer à la Commission combien de membres délégués il existe à l'heure actuelle, et quel est le statut de cette fonction de membres délégués?

R Les membres délégués sont choisis au nombre de un par dix pilotes actifs dechaque circonscription. Si on prend une circonscription où il y a 123 pilotes, il y a 13 membres délégués, un pour chaque 10 pilotes, plus un pour le nombre additionnel. Les


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

membres délégués sont choisis par les corporations elles-mêmes selon le mode qu'elles désirent choisir, soit par élection, soit nominations par le conseil d'administration.

La fonction de membres délégués constitue à assister aux assemblées générales ou spéciales, à voter, à proposer et à voter sur différents sujets, et constitue réellement l'assemblée dirigeante des la Fédération. Le pouvoir suprême de cette Fédération est l'assemblée des membres délégués.

Q Comment est déterminé le mode d'élection des membres délégués? Qui détermine le mode d'élection des membres délégués ou le choix des membres délégués à la Fédération?

R Chaque corporation-membre détermine son choix des membres délégués, et la corporation-membre nous avise qu'une liste de pilotes sont membres délégués.

Q Et alors, il faut s'en référer aux règlements de chaque corporation pour savoir comment elle procède au choix de ses délégués, si je comprends bien?

R C'est ça.

Q L'article 6 parle de membres actifs. Voudriez-vous expliquer à la Commission ce qu'on entend par "membres actifs" dans la Fédération et quel est leur rôle?

R Les membres-actifs sont tous les pilotes licenciés sur le St-Laurent, et étant membres actifs, je dirais que leur rôle en particulier est de choisir ces membres délégués. Ils peuvent être - les



membres actifs peuvent être réunis en congrès, occasionnellement, seulement, l'assemblée de ces membres actifs n'a aucun pouvoir. Ce n'est qu'un pouvoir de suggestion. Si l'assemblée des membres actifs était pour entrer en conflit avec une assemblée de membres délégués, je crois qu'il y aurait un pouvoir, peut-être pas légal, mais un pouvoir moral qui se ferait sentir.

Q Je vous référerai à l'article 33 de vos règlements qui s'intitule " Congrès général," et qui se lit: "Les membres actifs de la Fédération peuvent être réunis à l'occasion en congrès général, sur décision soit de l'assemblée générale, soit du conseil d'administration. Le congrès n'a qu'une fonction consultative. Il est autrement régit par les mêmes règles que l'assemblée générale des membres délégués."

Je note, comme vous l'avez mentionné, que les pouvoirs de la Fédération sont entre les mains des membres délégués, et non du congrès général, et que le congrès général se réunit à l'occasion. Pouvez-vous dire si le congrès général a déjà été réunit depuis le début de la Fédération?

R Oui, il y a eu des congrès généraux tous les hivers, depuis le début de la Fédération.

Q Est-ce que ce congrès général se tenait à la même époque que l'assemblée des membres délégués?

R C'est exact.

Q Alors, est-ce qu'il y a eu antant d'assemblées de congrès généraux que d'assemblées des


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



membres délégués?

R Il y a eu plus d'assemblées des membres délégués que de congrès généraux.

Q Est-ce qu'il y a eu plus d'assemblées générales annuelles des membres délégués que de congrès généraux?

R Le même nombre.

Q La différence, si je comprends bien, est expliquée par un plus grand nombre d'assemblées générales spéciales?

R C'est exact.

Q Si vous voulez, nous reviendrons à ces congrès généraux plus tard.

Alors, l'article 7 réfère aux membres honoraires. Je pense qu'on peut passer assez rapidement.

R Il y en a deux illustres.

Q Et nous arrivons au conseil d'administration. Article 8: "Le conseil d'administration de la Fédération est composé de deux membres délégués de chaque groupement-membre. Cinq administrateurs constituent un quorum."

Et vous avez en outre l'amendement qui a été adopté en mil neuf cent soixante et un (1961). Pourriez-vous expliquer à la Commission le motif de cet amendement apporté en 1961, et combien, actuellement, y a-t-il de directeurs ou d'administrateurs à la Fédération?

R Il y a présentement deux administra-


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



teurs pour chacune des corporations-membres; ayant cinq corporations-membres, il y a donc 10 administrateurs. En plus, il y a le président.

Le président, maintenant, n'a le pouvoir de voter que lorsqu'il y a égalité de vote. Il peut se produire des cas où vous auriez cinq administrateurs en faveur d'une motion et cinq contre. Alors, le président, à ce moment-là, aura le pouvoir de trancher la question, et c'est la seule instance où il sera appelé à voter.

Q Maintenant, l'article 9 prévoit le mode d'élection des administrateurs. Pourriez-vous expliquer à la Commission quel mode d'élection est suivi pour l'élection des dix administrateurs de la Fédération?

R A l'assemblée générale annuelle, lorsque les corporations-membres ont désigné ou élu leurs membres délégués, les membres délégués se réunissent et vont élire eux-mêmes les deux administrateurs qu'ils désigneront pour les représenter sur le conseil d'administration de la Fédération. Alors, ceci est laissé à chaque groupement-membre, de choisir parmi ces membres délégués deux administrateurs.

Q Est-ce que le choix des deux administrateurs se fait par les membres délégués de chaque groupement-membre séparément, ou si ce choix se fait par l'assemblée générale annuelle du goupement-membre ou une autre procédure?

R Le choix se fait parmi les membres délégués du groupement-membre concerné seulement.

Q Et est-ce qu'il se fait par les membres délégués?

R Par les membres délégués, oui.

Q Dix et onze, dix prévoit le terme d'office d'un an et la ré-égibilité. Savez-vous s'il existe un mandat maximum pour les officiers de la Fédération?

R Il n'y en a pas.

Q Je crois que la liste des administrateurs de la Fédération a déjà été déposée par mon confrère monsieur Brisset, à Québec. A votre connaissance, est-ce qu'il y a eu un changement assez considérable dans la composition du conseil d'administration de la Fédération, depuis le début?

R Oui.

Q Si vous prenez les trois postes supérieurs: Le président, vice-président et secrétaire, pourriez-vous me dire s'il y a eu des changements depuis le début, dans ces fonctions?

R Oui, depuis la formation à l'automne de mil neuf cent cinquante-neuf (1959), je suis le deuxième président. Il y a eu deux vice-présidents et trois secrétaires. Sur les noms qui sont listés comme ayant été les administrateurs provisoires, il n'en reste qu'un seul qui est encore sur le conseil d'administration, mais celui-ci a été absent du conseil d'administration pendant deux ans, je crois.

Q L'article 12 prévoit les assemblées du conseil d'administration. Est-ce que le conseil d'ad-


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



ministration de la Fédération se réunit fréquemment?

R Selon le besoin, ce conseil d'administration peut se réunir fréquemment ou moins fréquemment. Lorsque je dis "moins gréquemment," je pourrais dire..... de mémoire, que probablement la période de temps la plus longue où il n'y a pas eu d'assemblée a été de trois mois, peut-être.

Q Et auriez-vous une idée du nombre maximum d'assemblées tenues par la Fédération, par ailleurs, dans une année, approximativement depuis le début?

R Je dirais: huit, le maximum.

Q L'article 13 prévoit la rémunération et le remboursement des dépenses des administrateurs. On y dit: "Les administrateurs peuvent recevoir toute rémunération ou autres avantages que détermine, de temps à autre, le conseil d'administration, par résolution, à moins que l'assemblée générale n'en décide autrement."

Et le paragraphe B déclare: "Les administrateurs ont le droit de recevoir le remboursement de leurs dépenses de voyage et autres dépenses convenables encourues pour assister aux assemblées des administrateurs, ou de recevoir à ce sujet une indemnité fixe que détermine le conseil d'administration, par résolution, à moins que l'assemblée générale n'en décide autrement."

Pourriez vous dire à la Commission si le mode de rémunération ou le remboursement de dépenses que vous avez présentement à la Fédération a été déterminé exclusivement par le conseil d'administration


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



ou s'il a été approuvé ou déterminé par l'assemblée générale des membres?

R C'a été, en premier, discuté à l'assemblée du conseil d'administration, établit par le conseil d'administration et adopté subséquemment par l'assemblée générale des membres.

Q Et, tout d'abord, qu'en est-il quant au remboursement des dépenses? Quelle est la procédure suivie?

R C'est une allocation fixe qui est donnée aux administrateurs et aux officiers comme remboursement des dépenses, une allocation de subsistance, plus les frais de voyage, train, hôtel, - je veux dire: train, autobus ou ainsi de suite.

Q Est-ce que - à combien s'élève cette allocation?

R Cette allocation est fixée à vingt dollars ($20.00) par jour pour les administrateurs, et le président a trente dollars ($30.00) par jour.

Q Est-ce que cette allocation comprend les frais d'hôtel, ou si ces frais sont séparés?

R Ca comprend tous les frais excepté les frais de transport.

Q Maintenant, quelle rémunération reçoivent, s'ils en reçoivent, les administrateurs ou les officiers de la Fédération?

R Il n'y a aucune rémunération de prévue aux administrateurs. Les officiers de la Fédération, le président, vice-président et secrétaire, lors-


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



qu'ils vaquent aux affaires de la Fédération, ont droit au remboursement de leurstours perdus, leurs tours de pilotage perdus.

Q Comment procédez-vous à cet égard?

R L'exemple que je peux donner, c'est l'exemple personnel, et c'est le cas où ça arrive le plus souvent: Lorsque je vague aux affaires de la Fédération, le secrétaire-trésorier de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent expédie unelettre au secrétaire de la Fédération lui disant que j'ai manqué tant de tours, et que la valeur des tours était de tel montant. Alors, la Fédération expédie un chèque à la Corporation où je suis pilote.

Q Et à votre connaissance, est-ce que c'est la même procédure qui est suivie pour le vice-président ou le secrétaire?

R Oui, c'est la même procédure qui est suivie pour le vice-président ou le secrétaire, mais dans le cas du vice-président et le secrétaire, à date, ce fut très minime.

Q S'il y a une réunion des administrateurs, est-ce que les officiers qui assistent à la réunion des administrateurs ont droit à une indemnité dans un tel cas, ou s 'ils tombent sous le coup des autres administrateurs?

R De quelle indemnité voulez-vous parler? Le remboursement de tours?

Q Le remboursement de tours, oui?

R Le remboursement de trous, non, les


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



administrateurs qui viennent siéger à la Fédération s'arrangent avec leur Corporation tant qu'au remboursement de tours. Seulement le président a droit à son remboursement de tours par la Fédération.

Q Est-ce qu'il y a une raison quelconque? Quelle est la raison pour laquelle vous chargez à chaque groupement-membre en particulier pour le paiement, c'est-à-dire que vous chargez au groupement membre du président - excusez-moi, ma question est erronée - est-ce qu'il y a une raison pour laquelle la Fédération comme telle rembourse au groupement-membre du président la valeur de ces tours?

R Voici: Le président est une personne absolument impartiale, ne représentant aucun groupement particulier. Les deux administrateurs qui sont délégués par leurs membres délégués représentent leur corporation. Alors, les corporations de ces administrateurs voient à leur remboursement de tour.

Q Maintenant, en ce qui concerne les officiers, l'article 14 prévoit le mode d'élection.

LE PRESIDENT:

Q Je comprends aussi que si le président - si la rémunération du président était la responsabilité de la Corporation, pour cette année-là, la Corporation aurait trois charges au lieu de deux. Alors, là, c'est divisé plus également.

Me MARC LALONDE, c.r.,

pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent.





Et à cet égard, il y aurait un groupement qui supporterait tous les frais qui bénéficient à tous les autres groupements.

Q En ce qui concerne l'article 14:
"A sa première assemblée après son élection, le conseil d'administration élit parmi ses membres un président et un vice-président. Il nomme un secrétaire et un trésorier ou un secrétaire-trésorier."

Est-ce que vous avez présentement quatre officiers ou trois officiers dont un est secrétaire-trésorier?

R Il y a trois officiers: Président, vice-président et secrétaire.

Q Et ces officiers sont choisis par le conseil d'administration, dit le règlement, n'est-ce pas?

R Lorsque l'assemblée des membres délégués a eu lieu, cette assemblée des membres délégués a désigné les administrateurs; les administrateurs se réunissent alors pour une assemblée du conseil d'administration, et ce conseil d'administration choisit parmi ses administrateurs un président, vice-président et le secrétaire.

Q Si nous examinons ensuite les articles sous le chapitre "Officiers" on définit en définitive les fonctions du président, vice-président, du secrétaire et du trésorier. Est-ce que vous êtes en


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



mesure de dire à la Commission si les fonctions qui sont décrites dans ces articles sont effectivement assumées par chacun de ces officiers, tel que prévoit le règlement?

R Oui, à l'exception du trésorier, car il n'y a pas de trésorier.

Q Qui remplit la fonction de trésorier?

R Le secrétaire en remplit la fonction.

Q Maintenant, prenons le chapitre intitulé "assemblée générale." On dit que cette assemblée a lieu au cours des mois de décembre, janvier, février ou mars, à un endroit au Canada et à unedate que le conseil d'administration détermine par résolution. On a imposé les limites territoriales du Canada. Est-ce que vous avez jamais tenu des assemblées en dehors de la province de Québec?

R Toujours dans la province de Québec.

Q Et à ces assemblées générales annuelles, vous convoquez en définitive les membres délégués de la Fédération?

R C'est exact, nous expédions par lettre recommandée l'avis de convocation, généralement au moins sept jours à l'avance, avec l'ordre du jour.

Je dois ajouter que nous avons eu comme politique, dans le passé, d'écrire au moins un mois d'avance à tous les membres actifs de la Fédération, leur disant qu'il y avait une assemblée générale des membres, et que s'il y avait des items à être déposés sur l'ordre du jour, de nous les faire parvenir.

Q Est-ce que vous avez avec vous un


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



dossier qui contiendrait les documents que vous faites parvenir aux membres délégués avant l'assemblée? - La correspondance que vous mentionnez?

R L'avis, vous voulez dire l'avis de convocation?

Q Oui.

R Et l'ordre du jour?

Q Oui? Voudriez-vous, à l'heure du "lunch", les chercher et les déposer au début de l'après-midi: Un dossier complet à cet égard.

Je porte à votre attention la pièce 671, qui est le mémoire de la Fédération des Pilotes du St-Laurent à la Commission, et à la page 127, vous avez une mention en regard des mots "Fédération des Pilotes du St-Laurent" qui se rapporte au nombre de membres présents aux assemblées de la Fédération à la fin des exercices financiers de mil neuf cent soixante (1960), mil neuf cent soixante et un (1961) et mil neuf cent soixante-deux (1962), ce qui veut dire, en somme, aux assemblées du début de mil neuf cent soixante et un (1961), mil neuf cent soixante-deux (1962) et mil neuf cent soixante-trois (1963). Je note, quant à la mention pour mil neuf cent soixante (1960): 29 sur 29; mil neuf cent soixante et un (1961): 27 sur 29; et mil neuf cent soixante-deux (1962): 28 sur 29. Est-ce qu'il s'agit, dans ce cas, d'une assemblée des membres délégués?

R Oui, c'est exact.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q Et est-ce que les chiffres qui sont mentionnés à cet endroit sont correspondants au nombre de membres effectivement présents à ces assemblées?
R Oui.
Q Est-ce que vous avez eu l'occasion de convoquer des assemblées spéciales de la Fédération, depuis le début?
R Oui.
Q Sauriez-vous nous dire combien il y a eu de telles assemblées?
R ...... trois, je crois.
Q Et, vous rappelleriez-vous en quelle année ces assemblées ont été tenues?
R En octobre mil neuf cent soixante (1960), en avril mil neuf cent soixante-deux (1962) et en juin mil neuf cent soixante-trois (1963).
Q Et à ces assemblées spéciales des membres délégués, sauriez-vous nous dire si la représentation était dans les mêmes proportions, approximativement, que celles que je vous ai mentionnées pour les assemblées générales annuelles?
R Je crois que nous avions la totalité des membres délégués, si cen'est qu'une ou deux absences.
Q Et à votre connaissance, les avis de convocation et l'ordre du jour, tels que prévus aux articles 24 et 27, ont-ils été régulièrement envoyés aux membres avant chaque assemblée?
R Toujours.
Q Maintenant, pourriez-vous dire à la



Commission s'il y a une raison particulière pour laquelle vous avez décidé d'attribuer des pouvoirs de la Fédération - des pouvoirs suprêmes de la Fédération à une assemblée générale de membres délégués plutôt qu'au congrès général de tous les membres?

R Bien, nous sommes tous pilotes, et il est très difficile pour nous de nous absenter pendant la saison de navigation, et plusieurs problèmes majeurs ou mineurs peuvent venir sur le tapis et demander une solution immédiate, et au lieu d'appeler tout le monde pour décider de cette question, nous avons cru sage de faire une représentation plus restreinte au point de vue nombre et ne convoquer que ces membres délégués à ces assemblées.

Q A quel endroit ont été tenues les assemblées générales annuelles, depuis le début?

R Elles ont varié: La première année, ce fut à Montréal; la deuxième à Québec, la troisième à Montréal et la quatrième à Ville d'Estérel, Ste-Marguerite.

Q Dans les environs de Montréal?

R Oui.

Q Est-ce que le fait qu'un congrès général pourrait avoir tendance à amener plus de membresd'- un groupement-membre par rapport à l'autre groupement-membre, et assurer ainsi, si on peut dire, une sur-représentation de ce groupement par rapport à d'autres membres, a contribué de quelque façon à la décision que vous avez prise de procéder par membre délégué plutôt que


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



par congrès général de tous les membres actifs.

R Je ne me rappelle pas si cette question a été soumise lors de la formation de la Fédération, mais par l'exemple que nous avons eu aux congrès, je dirais que la répartition des présences d'étendait à tous les districts, quoique naturellement, il y avait généralement un plus grand nombre de pilotes résidents dans la ville où le congrès avait lieu.

Q Maintenant, à ces congrès généraux de la Fédération qui ont été tenus, vous dites, régulièrement à chaque année en même temps que l'assemblée générale des membres, de quoi avez-vous discuté, puisque ce congrès, d'après les règlements, n'a qu'un rôle consultatif?

R Généralement, nous avons consulté les membres sur les questions à l'ordre du jour, à l'assemblée des membres délégués, d'une manière qui tout de même restait consultative.

En outre, nous avons aussi organisé certains forum parmi les pilotes sur des points que le conseil d'administration désirait avoir l'idée des membres, tel que: Lorsqu'il y a un conflit entre deux corporations, est-ce que la Fédération devrait rentrer comme intermédiaire? Comme comité de discipline? Nous avons fait un forum sur le comité de discipline. Nous avons fait aussi, dans le passé, des forum sur le systême d'apprentissage, et ainsi de suite.

En plus de ça, dans les sessions de



l'après-midi, nous essayons d'avoir des conférenciers sur ce qui intéresse les pilotes. Nous avons eu l'administrateur du pilotage américain, par exemple, pour venir nous donner une conférence sur le pilotage américain, et ainsi de suite.

Q Est-ce qu'en tant que président de la Fédération, vous présentez un rapport complet des activités de la Fédération aux membres, lors de ces congrès généraux?

R C'est exact.

Q Et est-ce qu'à ces congrès généraux, vous avez dans le passé régulièrement soumis les états financiers de la Fédération?

R Oui, pour chaque année.

Q Et est-ce que ces états financiers ont été discutés en congrès?

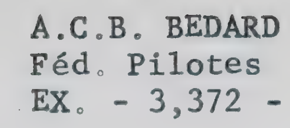
R Oui. A cet effet, lorsque les membres, soit membres délégués ou membres actifs se présente au congrès ou à l'assemblée générale de la Fédération, nous remettons une chemise à chacun des membres. Dans cette chemise, il y a l'ordre du jour, il y a le rapport du président, il y a les états financiers certifiés par un comptable agréé; il y a aussi les prévisions budgétaires pour l'année à venir, et autres documents, à l'occasion.

Q Vous voudrez bien, après le "lunch", déposer ce document. - Un exemplaire suffira, Votre Seigneurie?

LE PRESIDENT:


TRANSCRIPTION BY
MEMBER





Un exemplaire suffira.

Me MARC LALONDE, c.r.,

pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Mil neuf cent soixante-deux (1962), soixante-trois ("63), le plus récent que vous trouverez à votre disposition. Maintenant, est-ce que les états financiers sont effectivement discutés, ainsi que le sujet de la cotisation, en congrès général?

R Chaudement discutés.

ADVENANT 1:00 HEURE P.M., LA COUR EST AJOURNEE A 2:30 HEURES P.M.

- ET LE DEPOSANT NE DIT PLUS RIEN POUR LE MOMENT -

Je, soussigné, sétnographe officiel, étant dûment assermenté, certifie par les présentes que la déposition ci-dessus est la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques.

G. OSCAR BOISJOLY
Sténographe Officiel.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

CANADA

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S., Président

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire,
Monsieur GILBERT NADEAU, secrétaire.

Le quatrième jour d'octobre l'an mil neuf cent soixante et trois a comparu comme témoin:

ANDRE-CLAUDE-BERNARD BEDARD -

EXAMEN EN CHEF CONTINUE.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Monsieur Bédard, à l'ajournement, nous en étions rendus à examiner les dispositions financières des règlements de la Fédération. Vous avez mentionné ce matin que l'assemblée générale avait fixé, en principe, la cotisation pour l'année à venir, et vous avez mentionné, je crois, un cas où la cotisation spéciale - une cotisation avait été fixée d'abord parle conseil d'administration avant d'être soumise subséquemment à l'assemblée générale des membres. Je crois que vous aviez mentionné que ceci était survenu à la fin de mil neuf cent


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



soixante et un (1961). Est-ce que vous avez eu l'occasion de vérifier quelle est la situation à cet égard?

R Oui, j'ai eu l'occasion de vérifier dans le livre des minutes. La cotisation avait été fixée le vingt (20) décembre mil neuf cent soixante (1960), et si vous permettez, je vais lire un extrait du livre des minutes d'une assemblée du conseil d'administration de la Fédération tenue à Montréal, au siège social de la Fédération, 60 ouest rue St-Jacques, le vingt (20) décembre mil neuf cent soixante (1960).

"Item No 9 cotisation. Etant donné les dépenses considérables que doit encourir la Fédération par suite des questions importantes qui lui sont confiées par les groupements-membres, et en vue d'équilibrer le budget de la Fédération pour l'année mil neuf cent soixante et un (1961), il est proposé par monsieur André Bédard et secondé par monsieur Horance Hamelin et adopté à l'unanimité que la cotisation des membres pour l'année mil neuf cent soixante et un (1961) soit portée à $100.00. Il est en outre décidé à l'unanimité qu'il soit suggéré aux groupements-membres de soulever cette question lors de l'assemblée générale annuelle de ces divers groupements."

Ce qui est arrivé, c'est que le conseil d'administration a fixé la cotisation le vingt (20) décembre, en a avisé les corporations-membres qui en ont discuté à leur assemblée générale - a reçu ce montant avant l'assemblée générale des membres délégués


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



au mois de mars mil neuf cent soixante et un (1961), mais tout de même, au mois de mars 1961, ceci fut proposé aux membres délégués et adopté.

En outre, il y a une autre occasion où un $100.00 additionnel fut demandé pour les fins des dépenses re: La Commission Royale d'Enquête sur le Pilotage, et cette cotisation fut demandée au cours de l'automne mil neuf cent soixante-deux (1962), et fut approuvée par les membres délégués àl'assemblée générale de janvier ..... de mil neuf cent soixante-trois (1963).

Q En outre, ce matin, vous avez mentionné qu'il y avait eu trois assemblées générales spéciales, je crois, depuis le début de la Fédération. Est=ce que vous avez eu l'occasion de vérifier la situation à cet égard?

R Oui. Il n'y en a eu que deux.

Q A quel moment sont survenues ces deux assemblées générales?

R En octobre mil neuf cent soixante (1960) et en juin mil neuf cent soixante-trois (1963).

LE PRESIDENT:

Q Assemblée générale spéciale?

R Générale spéciale.

Me MARC LALONDE, c.r., pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Des membres délégués.

Q Alors, si je comprends bien, il n'y a pas eu d'assemblée générale spéciale en avril mil neuf


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

cent soixante-deux (1962)?

R Non.

Q Ce matin, vous avez mentionné le fait que des chemises étaient expédiées à chaque membre, à l'occasion des congrès de la Fédération. Je vous montre une chemise qui est en votre nom, et intitulée "quatrième congrès," avec un dépliant qui contient en outre le programme du quatrième congrès, ainsi que les mentions des séances d'assemblées des membres délégués. Est-ce que ce dossier constitue un exemplaire des dossiers remis à chacun des membres actifs de la Fédération des Pilotes du St-Laurent?

R Ceci constitue un exemplaire des dossiers remis à chacun des membres délégués.

Maintenant, depuis la formation de la Fédération, la première et la deuxième année, les membres actifs n'avaient pas la dernière pièce au dossier qui était les prévisions budgétaires. Seuls les membres délégués l'avaient. Maintenant, les membres actifs ont aussi ces prévisions budgétaires, depuis les deux dernières années.

Q Alors, si je comprends bien, les membres actifs, lors du congrès, reçoivent le même dossier complet que les membres en assemblée générale de membres délégués?

R Pas tout à fait, non plus, non; il y a aussi l'ordre du jour des séances des assemblées des membres délégués qui ne sont que dans les chemises des membres délégués.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



Q Alors, je note que la chemise que vous déposez ici contient justement un ordre du jour des membres délégués. Cette feuille n'apparaîtrait pas dans les chemises du congrès...

R Je ne crois pas.

Q Avec votre permission, Votre Seigneurie, je désirerais déposer cette pièce comme exemplaire - pièce 752, exemplaire de documents remis aux membres de la Fédération des Pilotes du St-Laurent à l'occasion du congrès annuel et d'une assemblée générale annuelle, celui de mil neuf cent soixante-trois (1963), février milneuf cent soixante-trois (1963).

Qui est autorisé à signer les chèques et autres effets de commerce de la Fédération des Pilotes du St-Laurent?

R Sur résolution du conseil d'administration, les officiers sont autorisés à signer ces chèques: le président, le vice-président et le secrétaire; et deux signatures doivent apparaître.

Q Deux des trois signatures que vous avez mentionnées. Je note que vous avez une disposition concernant la vérification des livres. Qui, depuis le début, est le vérificateur des livres de la Fédération des Pilotes du St-Laurent?

R Monsieur Henri Lavoie du bureau de comptables agréés Prévost, Lavoie & Cie.

Q Et à votre connaissance, est-ce qu'une telle vérification a été faite à chacune des années, depuis le début de la Fédération?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



R Trois fois, le premier exercice financier s'étant étendu de septembre mil neuf cent cinquante-neuf (1959) au trente et un (31) décembre mil neuf cent soixante (1960); et, par après: annuellement.

Q Enfin, le règlement, à l'article 45, prévoit les dispositions en matière de modifications, abrogations ou adoption de règlement. Est-ce que vous pourriez dire à la Commission si vous avez jamais eu à utiliser les pouvoirs mentionnés au paragraphe A de l'article 45, c'est-à-dire le pouvoir qui est attribué au conseil d'administration d'amender les règlements de la Fédération avant que ceux-ci ne soient soumis à l'assemblée générale annuelle, pourvu que ces amendements reçoivent l'approbation du secrétaire d'Etat?

R Non. Il n'y a eu qu'une fois des amendements au règlement général numéro 1, et ce fut soumis à l'assemblée générale annuelle avant d'être soumis au secrétaire d'Etat.

Q Maintenant, ces assemblées annuelles, ces congrès de la Fédération des Pilotes du St-Laurent, est-ce que vous y invitez des représentants du ministère des Transports?

R Oui, ah oui, chaque année.

Q Et est-ce qu'ils ont assisté, dans le passé?

R Généralement, oui, excepté l'année dernière.

Q Et est-ce que vous invitez des re-


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

présentants des Armateurs?

R Oui, chaque année.

Q Est-ce qu'ils y assistent, généralement?

R Si j'ai bonne mémoire, les représentants de la Shipping Federation ont assisté, en mil neuf cent soixante (1960), mais n'ont pas assisté depuis; et je ne crois pas que les représentants de la Dominion Marine aient assisté.

Q Maintenant, monsieur Bédard, j'aimerais aborder avec vous l'examen de certaine évènements particulièrement importants dans l'histoire de la Fédération des Pilotes du St-Laurent et en particulier les évènements affectant l'ensemble des pilotes du St-Laurent depuis mil neuf cent soixante (1960).

Vous avez mentionné ce matin qu'un comité conjoint de pilotes avait été formé pour étudier les représentations à faire à l'égard du projet de loi appelé "Bill S-3" et que subséquemment, la Fédération avait été créée. La Fédération, vous l'avez mentionné aussi, recevait ses lettres-patentes le cinq (5) novembre 1959.

Quel a été le premier problème d'importance dont a eu à s'occuper la Fédération des Pilotes du St-Laurent après cette institution en mil neuf cent cinquante-neuf (1959)? Je réfère ici à la question de ses relations avec le ministère des Transports et l'autorité de pilotage.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



R Les corporations-membres ont tour à tour demandé qu'un tarif spécial soit établi pour l'hiver, et sans succès.

Ce problème fut soumis à la Fédération des Pilotes du St-Laurent, et à la fin de janvier mil neuf cent soixante (1960), un mémoire préparé par la Fédération des Pilotes du St-Laurent fut présenté au ministère des Transports, sur toute la question de la navigation d'hiver.

Q Vous rappelez-vous de la date approximative de ce mémoire?

R Le vingt-neuf (29) janvier mil neuf cent soixante (1960).

Q Je porte à votre connaissance copie d'une lettre adressée par monsieur Paul-Gérin Lajoie à Monsieur Alan Cumyn, director of Marine Regulations, intitulée " re: Federation of St. Lawrence River Pilots winter pilotage, 29 janvier 1960, à laquelle est annexé un mémoire concernant le pilotage d'hiver. Sauriez-vous dire à la Commission s'il s'agit bien du document auquel vous référiez?

R C'est bien ça.

Q Je désirerais déposer ce document comme pièce 753: Mémoire de la Fédération des Pilotes du St-Laurent à l'autorité de pilotage, concernant le pilotage d'hiver, 29 janvier 1960.

Pourriez-vous dire à la Commission, sommairement, quels étaient les problèmes que la Fédé-


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



ration soulevait à cette occasion? Et, si vous voulez, avant de répondre à cette question: Est-ce que le problême du pilotage d'hiver avait tout d'abord été soumis par les groupements-membres concernés à l'autorité de pilotage?

R Par les groupements-membres, oui. Maintenant "chacun", je ne puis dire effectivement, mais je crois que ça venait de tous les groupements-membres.

La navigation d'hiver, sur le St-Laurent, existe depuis plusieurs années dans la section en aval de Québec, et les Armateurs, à leur discrétion, ont payé des montants jusqu'à $50.00 au deuxième pilote, sans que ceci soit dans les tarifs du ministère des Transports. Les pilotes désiraient faire incorporer ces frais dans le tarif, et ils ont soumis un mémoire conséquemment à cette position.

Q Est-ce que le régime du pilotage - du double pilote, durant la saison d'hiver, avait déjà existé d'une façon obligatoire, à votre connaissance, dans les circonscriptions de Québec ou de Montréal?

R Pas à ma connaissance.

Q Est-ce que cette pratique d'utiliser à l'occasion deux pilotes était courant antérieurement à ce mémoire qui a été présenté?

R Dans le circonscription où je suis pilote, c'était courant à partir du vingt (20) novembre chaque année jusqu'au début de la saison de navigation de l'année suivante.

Q Et pourriez-vous expliquer à la


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Commission quels étaient les motifs qui faisaient que les groupements de pilotes sur le St-Laurent désiraient obtenir que cette disposition devienne obligatoire dans tous les cas?

R Nous demandions, en premier de tout, dans ce mémoire, que deux pilotes soient utilisés, et quand deux pilotes sont utilisés pour conduire les navires pendant la saison de la navigation d'hiver, que double tarif soit chargé.

Naturellement, lorsqu'on part avec un navire pendant ce temps-là de l'année, on ne sait jamais à quelle heure, même à quelle date exactement on peut arriver à destination, et comme il est impossible pour un commandant ou un pilote de prédire les conditions de glace, les conditions de température qui se feront prévaloir pendant ce voyage, nous avons crû qu'il serait sage de mettre deux pilotes obligatoires au lieu de le laisser à la discrétion de quelqu'un qui aurait été capable de se baser que sur des voyages précédents lorsque les conditions atmosphériques, les conditions de glace changeaient sans allure prédite d'avance.

Q Et est-ce que vous sauriez dire à la Commission si les groupements-membres, avant la présentation de ce mémoire par la Fédération, avaient rencontré l'autorité de pilotage et la Shipping Federation et la Dominion Marine Association à ce sujet?

R Oui.

Q Vers quelle période cette rencontre a-t-elle eu lieu?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

R En janvier mil neuf cent soixante (1960). Il a pu y en avoir d'autres précédemment sur le même sujet, mais je n'étais pas sur le conseil d'administration, et je ne puis certifier.

Q Et quel a été le résultat, à votre connaissance, de cette rencontre avec l'autorité de pilotage et les représentants des Armateurs?

R Le résultat était soit le rejet complet de cette proposition, ou une autre proposition de le mettre à l'étude et l'étudier plus longuement.

Q Alors, c'est à la suite de ceci que les groupements-membres sont venus à la Fédération, demandant de s'occuper de cette question. Alors, qu'est-ce qui s'est passé après la présentation de ce mémoire à l'autorité de pilotage?

R Je crois qu'il y a eu une enquête sur ce sujet pour étudier plus longuement cette question avec les représentants du ministère des Transports. L'on a alors décidé de compiler des statistiques sur les dates d'ouverture et de fermeture de la navigation d'hiver, et les conditions de glace, et ces choses-là. Ces statistiques devaient être compilés par les représentants du département du Transport pour être ensuite présentés soit aux Armateurs, soit aux pilotes, pour plus longue discussion.

Q Et est-ce qu'il est sorti quelque chose d'autre de cette réunion qui était survenue entre les pilotes et, si je comprends bien, l'autorité de pilotage?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

R Non.

Q Est-ce que les Armateurs étaient présents à cette réunion?

R Je ne me souviens pas.

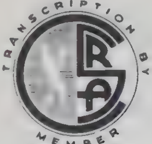
Q Alors, subséquemment à cette rencontre, quels ont été les développements en regard de la demande pour pilotage d'hiver? Est-ce qu'il y a eu d'autres problèmes qui sont survenus, qui ont été soumis à la Fédération, entre temps?

R ..... un problème qui revient constamment, et qui était étudié très attentivement cet été-là, c'était le cas de ce que nous avons appelé dans le temps "des pilotes pirates américains."

Nous avions des américains qui faisaient du pilotage, des gens qui n'avaient pas de brevet de l'autorité de pilotage, soit canadienne ou américaine, et qui redescendaient jusqu'à Montréal pour piloter ces navires.

Les pilotes de la circonscription de Montréal à Kingston ont fait des représentations pour que nous fasssions savoir que cette chose-là existait, au ministre, et lui demander de corriger la situation.

Q Est-ce qu'au printemps de mil neuf cent soixante (1960), les administrateurs de la Fédération se sont rencontrés pour discuter de ce problème et d'autres problèmes, en réponse à la demande des pilotes de la circonscription de St-Laurent - Kingston à Ottawa,


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

en particulier?

R Enfin, les négociations, cet hiver-là, pour la grande majorité des circonscriptions de pilotage, avaient abouti à peu près à aucune solution aux problèmes présentés. Alors, le vingt-neuf (29) avril, les quatre conseils d'administration au complet, les corporations-membres se sont rencontrées pour étudier les questions en litige, et il fut alors proposé qu'un mémoire soit présenté à l'autorité de pilotage sur ces questions, ces problèmes, qui étaient encore sans solution.

Après la rencontre de ces quatre conseils d'administration, lors d'une assemblée du conseil d'administration de la Fédération, une proposition de préparer un mémoire fut mise de l'avant et adoptée à l'unanimité.

Q A votre connaissance, est-ce qu'un mémoire a été préparé?

R Oui, il l'a été.

Q J'attire à votre attention un document intitulé "brief of the Federation of the St.Lawrence River Pilots, en date du sept (7) juin mil neuf cent soixante (1960) - excusez-moi - en date du sept (7) juin mil neuf cent soixante (1960). Est-ce qu'il s'agit bien du mémoire auquel vous avez référé?

R C'est bien ça.

Q Pourriez-vous dire à la Commission quels étaient les principaux problèmes que vous aviez présentés à cette occasion à l'autorité de pilotage?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



R Oui, je peux citer l'entête de ces problèmes, mais si vous voulez, je vais le citer en anglais, parce que c'est en anglais ici:

(A) Foreign pilots working in Canadian waters;
(B) Representatives of the Shipping industry to set on the examining boards for admission of study and in the practice of pilotage;
(C) Rejection by the Department of Transport of the adjustment of pilotage dues necessitated by the new system of grading;

(D) Insufficient pilotage dues in the habour of Montreal;

(E) Undue delays in the collection of pilotage dues;

(F) Delays brought by the Department of Transport to settle pilotage problems.

Q Pour les fins du dossier, je crois comprendre qu'il y a une erreur dans la présentation de l'item E?

R Undue delays.

Q Et est-ce que ces problèmes-là, que vous mentionnez au début de ce mémoire, avaient été amenés à la Fédération par les divers groupements-membres?

R C'est exact.

Q Quelle avait été la réponse du ministre à ce mémoire, et quels ont été les développements subséquents au sept (7) juin mil neuf cent soixante


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

(1960?

R Immédiatement après ce mémoire, il y a eu.....

Q Je désirerais déposer ce mémoire comme pièce 754: Mémoire de la Fédération des Pilotes du St-Laurent à l'autorité de pilotage, sept (7) juin mil neuf cent soixante (1960).

Quels ont été les développements à l'égard de chacun des problèmes que vous aviez mentionnés à cette occasion?

R J'aimerais ajouter avant qu'en mai, je crois, ou au printemps cette année, il y a eu la petite brochure de la Shipping Federation qui a été grandement distribuée.

Q Vous dites "cette année", quelle année?

R 1960.

Q Oui.

R Qui a été distribuée parmi le public, les députés, et il en est sorti une campagne de presse assez violente, je crois, à l'égard des pilotes, et à ce moment-là, ce n'était certainement pas pour améliorer les relations.

Q La brochure à laquelle vous référez, est-ce celle qui est reproduite comme annexe 49 dans le mémoire de la Shipping Federation à la Commission?

R C'est exact. Je devrais ajouter que cette brochure était préparée d'après certaines statistiques qui, lorsque reproduites dans les journaux, étaient


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



certainement d'une manière tendancieuse; elles le sont, de toute manière, dans ce mémoire, dans cette brochure, et ont violemment antagonisé plusieurs pilotes; et ç'a été distribué avec beaucoup d'efficacité, parce que les journaux en ont fait grand état, partout à travers le pays.

Le mémoire que nous avions préparé à l'attention du ministère, et vu que les problèmes ne semblaient pas se régler avec diligence, nous avons décidé de le soumettre à certains députés afin qu'ils fassent pression auprès du ministre et du ministère pour trouver des solutions, spécialement à ce problème des pilotes étrangers pilotant dans les eaux strictement canadiennes, ceci est un problème qui est encore en existence, qui n'a pas été réglé, et dès ce moment, nous avons essayé de faire appliquer la loi que lorsqu'il y a un pilote certifié - que lorsqu'il y a un pilote à bord d'un navire, ça doit être un pilote certifié.

Q Quand vous dites "les pilotes étrangers en eaux canadiennes," pourriez-vous spécifier davantage ce que vous entendez, et dans quelle circonscription en particulier le problème peut se soulever?

R Ce sont des pilotes de nationalité américaine, ou des soi-disant pilotes qui font du pilotage, et qui faisaient du pilotage dans la circonscription des eaux strictement canadiennes de St-Régis à Cornwall.

Q De St-Régis à Cornwall?

R De St-Régis à Montréal, pardon.

Q Et est-ce que vous avez eu - est-ce


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

que le ministère, à l'époque, a pris des mesures énergiques en vue de remédier à la situation, à la suite des observations contenues dans votre mémoire?

R On nous a donné l'assurance que tout serait fait pour remédier à la situation.

Q Et effectivement, est-ce que quelque chose a été fait, à votre connaissance, ou si la pratique de la présence de pilotes américains entre St-Régis et Montréal s'est continuée?

R Je crois que quelque chose a été fait. Il y aura quelqu'un qui viendra et qui pourra témoigner peut-être plus adéquatement sur un incident où un pilote aurait été poursuivi en justice - un de ces faux pilotes aurait été poursuivi en justice; mais de toute manière, la pratique a continué et se continue encore.

Q Alors, vous avez présenté ce mémoire au mois de juin, à l'autorité de pilotage, et ensuite vous l'avez présenté à d'autres personnes afin d'obtenir que des mesures adéquates soient prises. Quelle était la situation rendu au début de l'automne, en septembre, disons, mil neuf cent soixante (1960)?

R Il y a un fait que j'aimerais à mentionner ici: C'est que bien que cette chose de pilotage par des étrangers, des pilotes étrangers sur des navires étaient reconnus par le ministère, je crois qu'on ne savait pas avec quelle fréquence ça pouvait se faire, et le vingt-deux (22) juillet, une preuve flagrante est arrivée lorsqu'un navire du nom de


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



Alstertal, un navire Allemand, s'est échoué dans le lac St-Louis, avec à son bord un pilote de nationalité américaine.

Q Est-ce que vous avez fait des protestations à ce moment?

R Oui, le président de la Fédération d'alors, monsieur Paul Bailly, a fait des protestations au ministre.

Q Je vous montre une copie d'un texte envoyé sous forme de télégramme à monsieur George Hees, l'honorable George Hees, par monsieur Paul Bailly, president Federation of the St.Lawrence River Pilots. Est-ce qu'il s'agit d'un document qui est retiré de vos dossiers de la Fédération?

R Oui.

Q Je voudrais déposer le texte de ce télégramme à l'honorable George Hees par le Fédération des Pilotes du St-Laurent, du vingt-deux (22) juillet mil neuf cent soixante (1960), concernant la présence d'un citoyen américain comme pilote à bord du navire M.V. Alstertal, comme pièce 755.

R Nous avons suggéré au ministère que la manière la plus efficace d'éliminer cette question-là des gens non qualifiés, soit de nature citoyens canadiens ou américains, à bord des navires, était d'avoir le pilotage obligatoire, ou les droits de pilotage obligatoires pour cette circonscription.

Q Est-ce qu'à l'époque - excusez-moi - est-ce que vous avez reçu une réponse du ministère


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

des Transports, en rapport avec votre télégramme?

R Oui.

Q Je vous montre un télégramme signé "J.R. Baldwin, deputy minister à monsieur Paul Bailly " qui se lit: "Retel to minister department is aware of activities of non licensed pilots in Kingston district solution to this difficulty involves division of this district which we hope to discuss with pilots representatives soon."

Ce document a-t-il été extrait des dossiers de la Fédération?

R Oui, c'est exact.

Q Puis-je l'annexer à la pièce précédente?

LE PRESIDENT:

Oui, annexez-le à 755.

LE TEMOIN:

R Subséquemment, notre conseiller juridique a eu une rencontre, au mois d'août, avec les représentants du ministère, afin d'essayer de trouver une solution au problème qui avait été soumis dans notre mémoire du sept (7) juin.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Et est-ce que la Fédération est entrée en communication, par écrit, avec le ministère, subséquemment?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

R Oui, nous avons envoyé une lettre le deux (2) septembre à l'honorable George Hees, à propos de ce problème.

Q Je vous montre une copie d'une lettre signée par Paul Bailly, président, adressée à l'honorable George Hees, deux (2) septembre mil neuf cent soixante (1960). Est-ce qu'il s'agit de la lettre à laquelle vous venez de référer dans votre témoignage?

R Oui, c'est exact.

Q Votre Seigneurie, j'aimerais attirer l'attention de la Commission sur le début et la fin de cette lettre, qui se lit comme suit, au début:

"The Federation of the St.Lawrence River Pilots and its constituent bodies have for the last several months, drwan to the attention of your Department several causes of complaint, in connection with the pilotage operations on the St.Lawrence River.

Among others, the following problems have been raised," et on mentionne le problème du pilotage l'hiver, problème du pilotage en eaux canadiennes par des citoyens américains, le problème de l'opposition des pilotes au projet de faire siéger les Armateurs au comité d'examen en matière d'apprentissage, demande d'ajustement des revenus, du tarif de pilotage dans la circonscription de Québec, en compensation de l'abolition des pilotes spéciaux, protestation contre les retards à la perception des droits de pilotage, et demande d'ajustement dans le tarif pour les pilotes du port de


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Montréal.

Et le dernier paragraphe, enfin, pas le dernier, excusez, le paragraphe subséquent de cette lettre dit:

"All these problems, and several others, have been raised with you, as the Pilotage Authority, or the officials of your Department, on numerous occasions, orally or by letter. These specific problems are drawn to your immediate attention as being the most outstanding ones, but they are in no way the only ones to have been raised with your Department in the course of the last year. In all cases, the pilots have met with very unsatisfactory replies or with long delays which, up to now, do not seem to have produced any results."

Et le dernier paragraphe se lit:

"Since none of the above requests seems to have received any satisfactory consideration by your Department, the Federation feels that it is its duty call, in the near future, a general assembly of its members, in order to make to them a full report on the present situation and consider what further steps should be taken in that regard."

Je désire déposer cette lettre de la Fédération des Pilotes du St-Laurent à l'honorable George Hees, du deux (2) septembre mil neuf cent soixante (1960), sous la cote 756.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



Alors, donc, le deux (2) septembre mil neuf cent soixante (1960), vous avisiez l'autorité de pilotage que la Fédération se voyait dans l'obligation de convoquer, dans un avenir rapproché, l'assemblée générale de ses membres.

Sauriez-vous nous dire quels développements ont suivi l'expédition de cette lettre?

R Le quatorze (14) septembre, monsieur Paul Bailly a reçu un accusé réception de sa lettre du deux (2), par le secrétaire du ministre.

Q Excusez-moi...

R Pardon, le neuf (9) septembre, un télégramme fut reçu du ministre, et le neuf (9) septembre, en même temps, nous avons reçu une réponse à la lettre du deux (2) septembre.

Q Je vous montre ici un télégramme et texte d'une lettre de l'honorable George Hees au capitaine Paul Bailly, en date du neuf (9) septembre mil neuf cent soixante (1960). Sauriez-vous me dire si ce sont les documents auxquels vous référiez?

R C'est bien ça.

Q Pourriez-vous, sommairement, nous résumer le contenu de la lettre du ministre, en date du neuf (9) septembre mil neuf cent soixante (1960)?

R En ce qui a trait au pilotage par des américains dans les eaux canadiennes, le ministre se dit au courant de la situation et espère la corriger d'une manière satisfaisante à tous dans un avenir rapproché, et le ministre dit ceci, et je cite en anglais:


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



"We agree with you, however, that perhaps the most satisfactory way of putting an end to the practice of American pilots intruding into Canadian waters is by imposing a system of compulsory payment of pilotage dues."

Q Si je comprends bien, à ce moment-là, le paiement des droits de pilotage n'était pas obligatoire dans la circonscription St-Laurent-Kingston-Ottawa?

R C'est exact.

Q Et qu'en est-il quant aux autres demandes contenues dans votre mémoire?

R Pour ce qui est del'item B...

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour laFéd. des Armateurs du Canada:
Votre Seigneurie, est-ce que je pourrais demander, à ce stage, au témoin de continuer la lecture du paragraphe qu'il a commencé; je crois que le reste du paragraphe a son i mportance.

LE TEMOIN:

R "My departmental officials have discussed this with the President of the St.Lawrence-Kingston-Ottawa District and have suggested that in order to clear the way for such a move the first step is for the Association to put themselves on record as being agreeable to exemptions from such compulsory payment by Canadian and


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



American lake boats. If this action is taken the Department would give early consideration to the imposition of compulsory payement of pilotage dues in the lower part of this District. However, this would seem to require and amendment to the Canada Shipping Act. I believe too, that when the new Part VI A of the Canada Shipping Act comes into operation next season, it also will make it easier to control this situation."

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Et quelle était la réponse, sommairement, aux autres demandes, demande de la présence des Armateurs sur le jury d'examen?

R Le ministre était d'avis qu'étant donné les responsabilités financières des Armateurs sur le pilotage, au service du pilotage, ils devraient assister sur le comité d'examen.

Q Et aux autres points demandés: Pilotage d'hiver?

R L'item suivant que j'ai sur la lettre ici est l'item C qui a rapport à l'ajustement de tarif pour la circonscription de Québec, pour compenser de la perte des bonis qui étaient payés aux pilotes spéciaux l'année précédente. Et le ministre dit qu'il ne croit pas que ce soit nécessaire, vu les revenus déjà substantiels des pilotes de cette circonscription.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:

Je regrette d'interrompre encore, mais en regard de l'item précédent, il y a une remarque du ministre que je crois essentielle.

LE PRESIDENT:
Je comprends que la pièce va être produite.

(Discussions en anglais).

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Est-ce qu'il y a d'autres points sur lesquels le ministre accorde une réponse favorable ou défavorable, sommairement?
R Pas favorable, à notre avis.
Q Sur la demande pour l'ajustement des droits de pilotage dans le port de Montréal, est-ce que le ministre vous déclarait qu'il ajusterait ces droits de pilotage de quelque façon?
R Non, je ne crois pas.
Q Les retards dans la collections, la perception des droits de pilotage, est-ce que des mesures étaient prises à l'époque?
R Non.
Q Est-ce que vous avez reçu - je désire déposer cette pièce qui sera annexée à la pièce précédente, étant donné que c'est de la correspondance de la même époque.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Est-ce que vous avez répondu à cette lettre, subséquemment?

R Oui, le président, monsieur Paul Bailly, a répondu le quatorze (14) septembre.

Q Je vous montre une copie de lettre à l'honorable George Hees, signée "Paul Bailly;" est-ce que c'est la lettre à laquelle vous référiez?

R C'est bien ça.

Q Puisque la Shipping Federation ne semble pas avoir eu copie de cette lettre du ministère des Transports, est-ce que ça vous plairait de la lire in extenso dans le dossier?

R C'est une lettre datée de septembre 14, 1960, The Honourable George Hees, minister of Transport, Hunter Building, Ottawa, Ontario.

Honourable Sir:

I wish to acknowledge with thanks receipt of your letter of September 9th 1960, concerning the representations made by the Federation of the St.Lawrence River Pilots in our letter of September 2nd.

On behalf of the Federation, I wish to express our disappointment with your letter.

In particular, I wish to draw your attention to the following facts.

In connection with the intrusion of foreign pilots into Canadian waters below St. Regis, our request is that the law be respected and it seems to us that it is a poor defence for the Department to fall


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



back on the alleged difficulties of enforcing the law.

As to the question of the representation of the shipping industry on examining boards for admission to the study and practice of pilotage, the Federation feels most strongly that the public interest is amply protected by the representatives of the Department of Transport who sit on those boards, in addition to the representatives of the pilots. Our view is that the shipping industry has no business whatever on those boards and we will not stand for any representation of those mainly foreign interests on our examining boards.

As to the loss of income due to the introduction of an amended tariff in the Quebec district to replace the amount previously paid to the special pilots, the Department of Transport does not seem to realize the question of principle involved. The pilots were clearly given to understand that they would be fluuy compensated for the abandonment of the previous system of special pilots. After having worked on that understanding, the pilots were faced with a different decision by the Department. In our view, this is an attitude which is hardly conducive to the establishment of relations carried on in good faith between the pilots and your Department.

Moreover, we are rather surprised to see you referring to the alleged increase of income of the Quebec pilots for the current year, while refusing to act in the matter of the Montreal Harbour Pilots, on


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

the basis that you do not have sufficient statistics in that respect.

We are also surprised to see you consedering the sums which are overdue to the pilots as a minor question. These several thousand dollars which are overdue constitute the earnings of the pilots and we fail to see why the pilots should subsidize the shipping companies, to that extent.

Finally, in the matter of winter pilotage we are still receiving the same answer to the effect that the matter is under consideration. A report on the matter was due for the middle of the shipping season and we cannot help feeling that the matter will be delayed again.

For all these reasons, the Federation wishes to express its regrets that you have not found appropriate to remedy what we consider just and reasonable grievances.

Consequently, I must advise you that a general assembly of our members will be called at an early date, for the purpose of deciding whatever steps are required in the circumstances. I must also advise you that, after that date, the Federation will not feel the pilots grievances to be restricted to those mentioned in the brief and the memorandum on winter pilotage submitted to you. Indeed, all the unsettled problems from the negociations of last winter will have


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

to be considered again.

Yours truly,

Paul Bailly, President of the

Federation of the St.Lawrence Pilots.

Q A la suite de l'expédition de cette lettre du quatorze (14) septembre mil neuf cent soixante (1960), quels évènements se sont produits, en autant que la Fédération des Pilotes du St-Laurent est concernée? Est-ce que vous avez eu une réponse à cette lettre du quatorze (14) septembre?

R Oui, une réponse le quatre (4) octobre.

Q Je vous montre une lettre adressée par l'honorable George Hees au capitaine Paul Bailly, en date du quatre (4) octobre mil neuf cent soixante (1960). Est-ce qu'il s'agit bien de la lettre à laquelle vous référez?

R C'est bien ça.

Q Je note que cette lettre déclare:

"We now have available statistics for the present season up tp the end of August which give us a firm basis on which to base expectations for the full season. Accordingly, my Officials will ask that your representatives attend a meeting within the next few days at which any misunderstandings there may be will be clarified."

Et cette lettre du quatre (4) octobre, en répOnse à votre lettre du quatorze (14)


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

septembre prévoyait une rencontre dans un avenir rapproché. Est-ce que cette rencontre a effectivement eu lieu?

R Oui, cette rencontre eut lieu le huit (8) octobre, je crois, ici à Montréal. Y assistaient entre autre monsieur Alan Cumyn, le capitaine Jones, je crois, et monsieur Gendron.

Q Et quel a été le résultat de cette rencontre?

R Il n'y a pas eu de résultat concret. Même, nous sommes sortis de là avec encore plus de désarroi que nous avions précédemment, car les pilotes américains qui descendaient le fleuve St-Laurent jusqu'à Montréal, nous avons appris à ce moment-là que l'intention de ces pilote et des représentations étaient faites du côté américain pour que les pilotes américains, éventuellement, fassent le pilotage autant à l'est que Pointe-au-Père.

Q Où avez-vous appris ça, et comment avez-vous appris ça?

R Nous en étions au courant, après les débats du bill C-80, ou la version américaine du bill C-80 aux Etats-Unis, qui était présenté devant le congrès américain; et à ce moment-là, des représentants des unions américaines ont fait des pressions auprès du gouvernement pour que le pilotage sur le St-Laurent soit laissé libre aux pilotes de nationalité américains; et à la recontre d'octobre avec les autorités du ministère, cette politique semblait être sinon


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

confirmée, à être tolérée.

Q Qu'est-ce qui vous a induit à en arriver à une telle conclusion à la rencontre d'octobre mil neuf cent soixante (1960)?

R Les paroles des gens du ministère, à cet égard.

Q Alors, qu'est-ce que vous avez fait après la rencontre du huit (8) octobre mil neuf cent soixante?

R Nous avons convoqué une assemblée des membres délégués à Trois-Rivières.

Q Pour quelle date?

R Pour le dix (10) octobre.

Q Est-ce que cette assemblée a effectivement eu lieu à Trois-Rivières?

R Oui.

Q Et quel a été le résultat de cette assemblée?

R Je peux référer..... une résolution a été passée à l'effet que les pilotes - voulez-vous que je lise cette résolution?

Q Oui, s'il vous plaît?

R La résolution numéro 8, page 93 du livre des minutes:

"Sur proposition de monsieur Léon Pouliot et secondée par M. Gaston Rousseau, il est résolu à l'unanimité qu'un télégramme comportant le texte suivant soit expédié au ministre des Transports:


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



Attendu que le gouvernement du Canada a en maintes reprises, pris une attitude énergique en vue de protéger cette souveraineté contre tout empiètement;

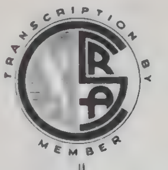
Attendu qu'une atteinte dangereuse à notre souveraineté se produirait si les navires des Etats-Unis étaient exemptés du paiement obligatoire des droits de pilotage dans les eaux strictement canadiennes du fleuve St-Laurent;

Attendu qu'il est important que le système du paiement obligatoire des droits de pilotage soit établi sans délai dans la partie strictement canadienne du district de pilotage St-Laurent-Kingston-Ottawa, comme il existe déjà dans les autres districts de pilotage du fleuve St-Laurent;

Attendu que le ministère des Transports a déclaré qu'en cas d'imposition du paiement obligatoire des droits de pilotage dans le district St-Laurent-Kingston-Ottawa, les navires de lacs américains seraient exemptés du paiement de tels droits;

Attendu que cet acte représenterait un dangereux abandon de la souveraineté du Canada sur ses eaux et conduirait éventuellement à l'exemption générale des droits de pilotage sur tout le fleuve St-Laurent;

Attendu qu'un tel acte constituerait un premier pas vers la destruction sur tout le fleuve


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



St-Laurent d'un service de pilotage efficace opéré par des citoyens canadiens et comporterait des dangers sérieux à la sécurité de la navigation sur le fleuve St-Laurent et aux communautés riveraines;

Les membres délégués de la Fédération des Pilotes du St-Laurent, réunis en assemblée générale spéciale, convoquant unanimenent un congrès général de tous les pilotes du fleuve St-Laurent, pour samedi le quinze (15) octobre à Trois-Rivières, afin d'examiner les actes à poser en face d'une telle situation."

Et ce texte, sur télégramme, cette résolution fut envoyée à l'Honorable Hees.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Quelle est la date?
R Le dix (10) octobre.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q J'ai noté dans le dossier de la Fédération un télégramme de monsieur Alan Cumyn au capitaine Paul Bailly, en date du 8 octobre 1960. Sauriez-vous me dire si ce télégramme a été effectivement reçu par la Corporation?
R Oui. Je pourrais peut-être donner un peu d'explications, avant: Naturellement, lors de la rencontre avec le ministère, il avait aussi été question des autres points en litige, et on nous avait


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



promis, si j'ai bonne mémoire, que le tarif d'hiver serait passé, je crois, à partir du quinze (15) décembre aller au huit (8) avril, mais que le deuxième pilote serait payé double tarif, mais serait laissé à la discrétion du capitaine si un deuxième pilote devrait être à bord ou non; et cette même journée, nous avons reçu un télégramme. Voulez-vous que j'en donne lecture?

Q Oui.

R Qui est adressé à monsieur Paul Bailly, président, signé: M. Alan Cumyn. C'est en anglais:

"I feel I may not have sufficiently stressed fact that departmental consideration of proposal to make hiring of two pilots in Kingston Montreal River and Quebec District mandatory will be seriously influenced by any action of pilots leading to hold up or stoppage of shipping."

Ce qui voulait dire que si on n'était pas bons garçons, on perdrait tout.

Q Quel a été l'effet de ce télégramme, lorsque vous l'avez reçu?

R Bien, l'effet a été que.....

Q Quelle a été la réaction du conseil d'administration lorsque vous avez pris connaissance de ce télégramme?

R Bien, on a trouvé que c'était pas mal de l'enfantillage.

Q Vous venez de mentionner l'assemblée


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

du dix (10) octobre, et vous dites que le télégramme a été envoyé à l'honorable - le télégramme contenant la résolution que vous avez mentionnée a été envoyée à l'honorable George Hees. Est-ce que l'honorable George Hees était effectivement ministre des Transports à l'époque ?

R Je le crois, je crois que l'honorable Hees a été nommé dans un autre ministère ces jours-là, et si nous avons adressé le télégramme à l'Honorable Hees, il devait être encore ministre des Transports.

Q Mais au moment où vous avez décidé de tenir votre assemblée à Trois-Rivières....

R Nous avons décidé de tenir l'assemblée des membres délégués à Trois-Rivières au début d'octobre, et le cinq (5) octobre, nous avions une convocation de membres délégués à Trois-Rivières.

Q Est-ce que qui que ce soit dans la Fédération des Pilotes du St-Laurent était au courant des intentions du premier ministre du temps de nommber l'honorable Balcey ministre des Transports le 11 ou le 12 octobre 1960?

R Pour ma part, je n'étais nullement au courant, et je ne crois pa s que personne dans le conseil d'administration ou de pilote sur le St-Laurent pouvait savoir que l'honorable Balcey serait nommé ministre des Transports.

Q Est-ce qu'il y avait une raison particulière pour laquelle vous avez choisi Trois-Rivières comme site?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



R Oui, c'est assez le point le plus central ou le lieu de rencontre idéal pour les pilotes, normalement, en saison d'été où on doit continuer à faire le pilotage, si vous voulez, alors, les gens de Montréal descendent à Trois-Rivières, les gens de Québec montent à Trois-Rivières, et c'est un endroit assez central.

Q Vous avez tenu une autre assemblée générale spéciale en juin cette année?

R C'est exact.

Q Est-ce que vous l'avez tenue dans Ottawa sud ou Ottawa est ou à Trois-Rivières?

R A Trois-Rivières.

LA COUR EST AJOURNEE POUR QUELQUES MINUTES.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Monsieur Bédard, à l'ajournement, vous nous avez lu le texte d'un télégramme de monsieur Cumyn, en date du huit (8) octobre, et vous avez mentionné que le dix (10) octobre, une assemblée spéciale des membres délégués avait eu lieu à Trois-Rivières, décidant d'un congrès général en date du quinze (15) octobre. Vous avez mentionné en outre qu'un télégramme à cet effet avait été envoyé au ministre, l'honorable George Hees, reproduisant la résolution mentionnée dans votre livre des minutes?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

R C'est exact.
Q Pourriez-vous nous dire quels évènements se sont produits à la suite de l'expédition du télégramme sus-mentionné?
R .....
Q Est-ce que vous avez eu des développements, des rencontres ou quoi que ce soit?
R Oui, entre cette période, le ministre des Transports du temps, monsieur Hees, a été transféré à un autre ministère, et l'honorable Balcey est devenu ministre des Transports, et il nous a convoqués pour le rencontrer à Ottawa le douze (12) octobre, si je me rappelle bien, et nous l'avons rencontré à son bureau vers 4:30 heures de l'après-midi jusqu'à sept heures ce soir-là et discuté des points en litige.

Le ministre, alors, semblait enclin à résoudre plusieurs problèmes, dont le problème le plus important, celui d'éliminer cette question de pilotes étrangers faisant du pilotage dans les eaux strictement canadiennes semblait être un gros embarras pour lui et une question très délicate, la complication semblant venir du fait qu'en donnant le pilotage obligatoire à cette circonscription, il était par le fait même obligé de payer les droits de pilotage aux navires de lacs américains, et notre attitude était très ferme à cet égard, nous ne voulions aucunement permettre la situation de continuer comme tel, et nous avons dit même: Si les droits de pilotage obligatoires sont imposés aux bateaux de haute mer, excepté les bateaux canadiens ou


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

américains, nous serons pris avec la même situation, c'est-à-dire que les barges de lacs étant exemptées, nous craignions dans le temps, et nous craignons encore aujourd'hui que ça se continue, et qu'au point de vue de prendre des pilotes non licenciés pour faire du pilotage sur ce type de navires, quoique c'était certainement une amélioration, ça éliminait tout danger de pilotes non licenciés sur les bateaux qui auraient été obligés de payer les droits de pilotage obligatoires ou en principe ça l'aurait éliminé.

Q Et à la suite de cette réunion du douze (12) octobre, est-ce qu'il y a eu d'autres réunions subséquentes?

R Oui, nous avons passé une bonne partie de l'après-midi du treize (13) octobre au bureau du ministre pour essayer de trouver un joint pour trouver une solution à ce problème.

Q Et est-ce que vous avez réussi à vous entendre avec le ministre, le treize (13) octobre?

R Oui, nous sommes venus sur un terrain d'entente: Le ministre nous a dit qu'il imposerait le paiement obligatoire des droits de pilotage, mais qu'en faisant ceci, d'après la législation, il était obligé de le faire par le fait même pour les navires de lacs américains. Il nous a demandé de lui donner une déclaration par laquelle nous ne nous presserions pas pour collecter les droits de pilotage sur ces navires pendant la préiode de discussion entre le gouvernement canadien et le gouvernement américain sur les droits de pilotage


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

sur les Grands Lacs, dans le bassin des Grands Lacs.

Q Je vous montre un document intitulé "Montreal-St.Regis District," un document qui est de langue anglaise, et qui comprend un certain nombre de paragraphes traitant des différents problèmes que vous aviez soumis au ministère. Pourriez-vous identifier ce document et nous dire s'il s'agit du document qui a été signé par le ministre le treize (13) octobre mil neuf cent soixante (1960), à la suite de vos négociations?

R Ca me semble bien être un document identique à celui que le ministre a signé le treize (13) octobre.

Q Votre Seigneurie, je vais essayer de retraçer dans mes dossiers l'original de ceci avec la signature du ministre dessus. A l'heure actuelle c'est le seul document que nous avons pu retraçer, qui est une copie de l'entente.

LE PRESIDENT:
Si vous ne retraçez pas votre original, il y aura lieu d'en faire la preuve à Ottawa, avec le dossier du département.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Peut-être que le dossier de la Shipping Federation pourrait nous produire une copie de ce document qu'elle a obtenu d'Ottawa? Je ne sais pas s'ils l'ont.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q Je vous montre en outre une lettre adressée par Lajoie, Gélinas, Lajoie, Bourque et Lalonde à l'honorable Léon Balcey, en date du treize (13) octobre mil neuf cent soixante (1960). Sauriez-vous me dire si c'est la lettre ou la contre-lettre à laquelle vous référiez dans votre témoignage antérieur?

R Oui, c'est bien ça.

Q Pourriez-vous en donner lecture de façon à ce que le texte anglais puisse apparaître dans le dossier?

R C'est une lettre adressée à l'honorable Léon Balcey, ministre des Transports, Ottawa, Ontario, en date du 13 octobre 1960:

"Nous avons reçu instruction de la Corporation des Pilotes St-Laurent-Kingston-Ottawa et de la Fédération des Pilotes du St-Laurent de vous transmettre la communication suivante.

La Corporation des Pilotes St-Laurent-Kingston-Ottawa et l a Fédération des Pilotes du St-Laurent consentent, pour la période des négociations en cours entre les gouvernements canadien et américain, à ce qu'il n'y ait pas perception des droits de pilotage qui seraient exigibles des navires de lac américain, dans la partie strictement canadienne du district de pilotage St-Laurent-Kingston-Ottawa, c'est-à-dire de St-Régis, P.-Q., à Montréal, en vertu du règlement imposant immédiatement le paiement obligatoire des droits de pilotage dans ce district.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



Même si la Corporation et la Fédération ne comprennent pas qu'une partie du fleuve entièrement canadienne puisse être l'objet de négociations portant seulement sur les eaux internationales des Grands Lacs, telles que définies par la loi, elles consentent à attendre le résultat de telles négociations avant de faire les représentations jugées appropriées à cet égard.

Vos tout dévoués,
Lajoie, Gélinas, Lajoie, Bourque
& Lalonde,
Marc Lalonde,
conseiller juridique de la Fédération
des Pilotes du St-Laurent et de la
Corporation de
St-Laurent-Kingston-Ottawa."

Q Savez-vous si cette lettre a été remise au ministre en échange du document mentionné précédemment, intitulé "Montreal-St.Regis District"?

R C'est exact.

Q Je vous montre maintenant une lettre adressée par l'honorable Léon Balcey à moi-même, en date du 18 octobre 1960, et qui porte la mention "Reçu le lundi 24 octobre 1960," et ma signature. Est-ce que cette lettre a été portée à la connaissance de la Fédération des Pilotes du St-Laurent?

R Oui.

Q Cette lettre fait déjà partie du voulume II de la Shipping Federation sous la cote "Annexe 53."



Maintenant, je vous montre une autre lettre qui elle n'a pas été envoyée à la Shipping Federation par le ministère des Transports, semble-t- il, qui est en date du 19 octobre 1960, adressée à l'honorable Léon Balcey par moi-même. Est-ce que cette lettre a été portée à la connaissance de la Fédération des Pilotes du St-Laurent?

R Oui.

Q Votre Seigneurie, il s'agit de deux lettres qui semblent s'être rencontrées dans la poste, et qui sont subséquentes à l'entente, et qui élaborent ou commentent l'entente survenue les jours antérieurs. Puis-je déposer ces pièces en liasse sous la même cote que la cote précédente, en augmentant peut-être la mention vis-à-vis cette cote 756; la pièce 756 devrait maintenant se lire plutôt: "Correspondance diverse entre la Fédération des Pilotes du St-Laurent et le ministère des Transports entre le 2 septembre et le 19 octobre 1960."

Est-ce qu'au cours de toutes ces négociations, vous avez eu l'occasion de rencontrer les Armateurs?

R Dans le corridor du Parlement, à Ottawa, à longue distance.

Q Mais je réfère...

R Non.

Q ... à une rencontre officielle à une table de négociation, ou quoi que ce soit?

R Non.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



Q A la suite de cette entente survenue le treize (13) octobre, est-ce que - afin de compléter le dossier sur cet échange de correspondance, Votre Seigneurie, je désirerais déposer deux lettres échangées entre l'honorable Léon Balcey et moi-même en rapport avec le même sujet: Lettre du 24 octobre de moi-même à monsieur Balcey, et l'autre du 28 octobre, de monsieur Balcey à moi-même, clarifiant de nouveau certains points, sous la même cote. Alors, étendez la date au 28 octobre 1960.

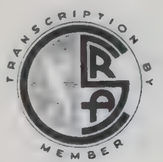
Est-ce que l'entente survenue au mois d'octobre constituait à votre avis une solution satisfaisante au problème qui avait été en litige durant presqu'un an antérieurement, et dans certains cas, plus d'un an?

R .....

Q Est-ce que vous aimeriez prendre connaissance exactement de chaque item?

R Non, je m'en rappelle assez bien. Oui, c'était satisfaisant en partie, je dirais; mais devant la gravité de la situation, je crois qu'il a été bon - je ne dirais pas "qu'il a été bon," mais nous avons été "conciliants".

Q Subséquemment à cette entente, est-ce qu'il est survenu un certain nombre de développements durant le cours de l'année mil neuf cent soixante (1960), qui sont d'un intérêt particulier pour la Commission, concernant les activités de la Fédération?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER


ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

R Subséquemment aux ententes avec l'honorable Balcey?

Q Oui.

R .....

Q Est-ce que vous avez eu subséquemment, à la fin de l'année, ou au début de l'année suivante, des rencontres avec l'autorité de pilotage et les Armateurs pour discuter des divers points qui avaient pu demeurer en litige entre les Armateurs, les pilotes et le ministère?

R Il a été coutume, depuis plusieurs années, de rencontrer le ministère et les Armateurs dans des réunions conjointes qui généralement avaient lieu à Montréal et quelques fois à Ottawa.

Le six (6) décembre, nous avons reçu une lettre de monsieur le capitaine Jones nous invitant à une rencontre conjointe qui était pour avoir lieu le trois (3) janvier mil neuf cent soixante et un (1961) à Montréal, et la lettre nous indiquait que le ministre avait l'intention de venir ouvrir cette rencontre conjointe.

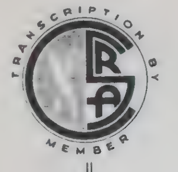
Q Et est-ce que cette rencontre conjointe a eu lieu?

R Cette rencontre conjointe a eu lieu, mais les Armateurs ont refusé d'y assister.

Q Est-ce que le ministre était présent?

R Le ministre n'y était pas non plus.

Maintenant, à la fin de l'année mil


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

neuf cent soixante (1960), deux mémoires furent présentés au ministre des Transports, le quatorze (14) décembre, un mémoire de la part de la Shipping Federation of Canada, et le vingt (20) décembre un mémoire de la Dominion Marine Association, ces deux mémoires ayant trait au pilotage.

Q Votre Seigneurie, ces mémoires font partie des bulletins distribués par la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent à ses membres, sous la cote 688, tant le mémoire de la Dominion Marine que de la Shipping Federation. J'imagine qu'il n'est pas nécessaire de les déposer séparément à ce moment-ci.

Quel était, en substance, le contenu du mémoire de la Dominion Marine Association?

R .....

Q Quel était l'objet de ce mémoire?

R Je crois que c'était d'obtenir des exemptions au pilotage, ou au paiement de pilotage obligatoire dans les districts de Québec et de Montréal.

Q Et je porte à votre connaissance cette copie du mémoire de la Shipping Federation à l'autorité de pilotage, en date du quatorze (14) décembre mil neuf cent soixante (1960). Est-ce que vous avez eu l'occasion de prendre connaissance des conclusions de ce mémoire?

R Oui, j'ai eu l'occasion d'en prendre connaissance.

Q Et quel était l'objet principal de ce mémoire?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



R Il y a déjà quelque temps que j'ai lu cette pièce... je me rappelle bien, entre autre, qu'une partie était l'abolition de la Fédération des Pilotes du St-Laurent et des Corporations de pilotes telles qu'elles existent actuellement.

Je pourrais peut-être référer aux conclusions? Ce serait plus explicite, et je courrais moins de chance.

Q Oui.

R Est-ce que je peux citer textuellement?

Q Oui.

R Conclusions: To summarize the recommandations of the Shipping Federation of Canada Incorporated, are the following:

(1) that the pilot in the St.Lawrence River District be appointed civil servant or alternatively,

(2) that the Pilotage Authority allow the shipping industry and the pilots to establish, by collective bargaining, a mutual satisfactory level of income for pilots in each District and that such level of income being then guaranteed by the Government the tariff required to produce such guaranteed income by negotiating between the shipping industry and the Pilotage Authority.

(3) that steps be taken to abolish the Corporation grouping of the various pilots in the four Districts of the Lawrence River or if they are to remain in existence, that the Pilotage Authority exercise a very strict supervision over them and arrange the audit and inspection of the Administration and operation of pools presently under their control.

(4) that the office of the District Commissioner be re-established as it was formerly constituted for the purpose of holding public inquiries into shipping casualties in the St. Lawrence River and adjoining waters.

(5) that the shipping industry be allowed to be represented on the Board of Examiners and selection of pilots.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



Q En ce qui concerne la dernière demande, je note que l'entente survenue avec le ministre, le treize (13) octobre déclarait "The Board of examination of candidates for pilotage will be composed of representatives of the Department of Transport and the pilots only."

R C'est exact.

Q Je comprends qu'on ouvrait de nouveau le débat sur cette question?

R Oui, à peine deux mois plus tard.

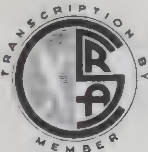
Q Et quelle attitude la Fédération des Pilotes du St-Laurent a-t-elle adoptée avec ces groupements-membres, en regard des conclusions et des recommandations de la Shipping Federation, à cette occasion?

R Bien, nous avons décidé de nous défendre encore une fois et de préparer un mémoire qui a été remis plus tard au ministre, mémoire qui répondait à celui-ci.

Q Et est-ce que vous avez préparé aussi un mémoire en réponse au mémoire de la Dominion Marine Association?

R C'est exact. Nous avons, pendant l'hiver mil neuf cent soixante (1960), soixante et un ("61), travaillé à la préparation de deux mémoire: Un en réponse à celui de la Shipping Federation, et l'autre en réponse à celui de la Dominion Marine Association.

Q Et subséquemment, quelle est la réponse que vous avez apportée aux demandes - aux


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



conclusions, plutôt, du mémoire de la Shipping Federation en particulier lorsqu'il suggérait tout d'abord que les pilotes soient mis sur le régime de fonctionnarisme?

R La position a toujours été claire et nette de la part des pilotes du St-Laurent, au point de vue fonctionnarisme, et nous étions absolument contre ce système. Toutefois, nous savons que le gouvernement persistait à vouloir entrer des pilotes de certaines circonscriptions particuliers, sur le système de fonctionnaire.

Q Est-ce qu'effectivement, au début de mil neuf cent soixante et un (1961), ou enfin, subséquemment au mémoire de la Shipping Federation, il y a eu à votre connaissance des efforts renouvelés de mettre les pilotes sous le coup de fonctionnarisme.

R Oui, la circonscription de pilotage de Montréal-Kingston ayant été subdivisée en deux sections, soit de Kingston à Cornwall et de Cornwall à Montréal, et la circonscription du Haut St-Laurent, c'est-à-dire de Cornwall à Kingston étant internationale, on a tenté de mettre les pilotes de cette circonscription du côté canadien sur un système d'employés du gouvernement. Même, à cet effet...

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Excusez-moi - qui "on"?

R Le ministère des Transports. Même, à cet effet, on a demandé la présence de tous les pilotes concernés dans le bureau du ministre ou du sous-ministre


TRANSCRIPTION BY
MEMBER


ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO



à Ottawa, et on a demandé à chaque pilote individuellement s'il était en faveur d'accepter des propositions qui étaient faites alors à ces pilotes pour qu'ils deviennent des employés du gouvernement, et chaque pilote s'est levé un après l'autre pour dire qu'il était complètement contre ce système.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Si je comprends bien, on ne s'est pas contenté de passer par l'intermédiaire du comité des pilotes, à cette occasion?

R Non, il a fallu la présence de chacun des pilotes.

Q Est-ce qu'il y a eu d'autres - quelle a été la position adoptée par la Fédération à l'égard des autres recommandations contenues dans le mémoire de la Shipping Federation, par exemple, quant `a la recommandation numéro 2, fixation d'un niveau de revenu entre les deux parties.

R Les pilotes se sont prononcés contre ce système, pas immédiatement, nous avons demandé un peu de réflexion là-dedans, et une période d'études, le système, au premier abord, pouvant présenter certains avantages, étant une garantie de revenu minimum, mais l'histoire dans le passé nous a fait réfléchir, et on sait très bien que dans le passé, lorsqu'il y a eu des effets de dépression économique ou de guerre, le revenu des pilotes n'était pas garanti, et on voyait maintenant plutôt d'un mauvais oeil vouloir fixer non pas un minimum,


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

mais surtout un maximum au revenu des pilotes.

Alors, la proposition a été rejetée. Il semblait que les années étant bonnes, il serait peut-être bon d'avoir un maximum, et quand les années étaient mauvaises, on n'offrait pas un minimum aux pilotes, sur le St-Laurent.

Q On n'offrait pas, dans le mémoire de la Shipping Federation...

R Non, je parle des années de dépression ou les années de guerre, lorsque les pilotes, ici, faisaient des salaires de $2,000.00 à $2,500.00 par année. A ce moment-là, personne n'est venu pour offrir un minimum, et je crois que cette proposition de minimum et maximum n'était certainement pas une largesse de coeur, mais plutôt pour mettre un plafond à ce qu'on a traité: Les revenus astronomiques des pilotes.

Q Est-ce que votre seule objection à l'établissement d'un revenu approximatif, établit par négociations, étant simplement d'ordre financier en ce sens que vous vous objectiez à ce qu'on fixe un maximum à ce moment-là, alors que dans les années difficiles, on n'avait pas songé à fixer un minimum?

R .....

Q Ou s'il y avait d'autres motifs?

R Non, le systême semblait complètement changé. On ne voulait pas non plus discuter de tarif avec les pilotes. On veut maintenant complètement éliminer les périodes de discussion de tarif pour créer un revenu au service.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q Et quelles sont vos objections à une telle proposition?

R Les objections à une telle proposition, je ne sais pas si je devrais m'élaborer maintenant. J'ai l'intention de m'élaborer plus là-dessus lorsqu'on prendra le mémoire de la Fédération des Pilotes du St-Laurent sur la question...

Q Mais dans le même mémoireque vous aviez présenté à l'époque, est-ce que vous vous étiez contenté de soulever cet aspect financier, ou si vous aviez soulevé d'autres aspects en réponse à la conclusion de la Shipping Federation à cet égard?

R .....

Q Est-ce que vous aviez soulevé...

R Je ne me souviens pas exactement.

Q ... d'autres conclusions qu'on mentionne concernant l'abolition des Corporations ou leur contrôle très strict par l'autorité de pilotage? Quelle était votre attitude à cette époque à ce sujet?

R On a trouvé bien étrange qu'une fédération demande l'abolition de l'autre fédération, soit la Fédération des Armateurs demande l'abolition de la Fédération des Pilotes. Je crois qu'on aurait pu faire ça inversement.

Naturellement, ç'a été absolument rejeté, il n'était pas question de ça. Si les pilotes désirent se former en organisme professionnel, ou s'ils veulent mettre leur argent en fonds commun, ceci est leur affaire, c'est leur argent.

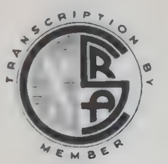
Q Et est-ce que quant à la dernière conclusion, en rapport avec la présence des Armateurs au comité d'examen, au jury d'examen, est-ce que vous avez modifié la position ou l'attitude antérieure de la Fédération à ce sujet?

R Aucunement.

Q Votre Seigneurie, je déposerai copie des mémoires, je ne les ai pas à ma disposition, malheureusement, mais dès que j'en aurai des copies, je les déposerai.

LE PRESIDENT:
Très bien.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
On pourrait peut-être réserver immédiatement une cote, étant donné que nous sommes sur le sujet: 757. Il s'agira de deux mémoires de la Fédération des Pilotes du St-Laurent à l'autorité de pilotage en réponse au mémoire de la Dominion Marine Association et de la Shipping Federation of Canda. Les deux mémoires sont datés de 1961. Je crois que les deux mémoires sont de juillet mil neuf cent soixante et un (1961); celui en réponse à celui de la Shipping Federation est sûrement du douze


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

(12) juillet mil neuf cent soixante et un (1961). Je n'aipas la date exacte de l'autre.

Q On a parlé du rôle de la Fédération dans les négociations avec l'autorité de pilotage et les Armateurs. Quelle est la situation de la Fédération à l'égard de ces groupements-membres et vis-à-vis des Armateurs et l'autorité de pilotage en matière de négociation; et à ce sujet, j'attire votre attention sur le mémoire de la Shipping Federation, pièce 726, parge 56, texte anglais, où on déclare comme titre, volume I: "The difficulties in all four districts from 1960 on after the Federation of St.Lawrence River Pilots took over tariff negociations on behalf of the Corporations."

Pourriez-vous me dire si effectivement, à partir de mil neuf cent soixante (1960), la Fédération des Pilotes du St-Laurent a pris en charge les négociations entre les pilotes et l'autorité de pilotage, et le ministère des Transports, et les Armateurs?

R Voici: Les corporations-membres ayant leur autonomie, présentaient certaines recommandations ou certaines demandes ou certaines suggestions aux Armateurs, et en la présence des représentants du ministère des Transports. Entre groupes, jamais.

En mil neuf cent soixante (1960), lorsqu'ils n'ont pas eu de résultats, que rien ne bougeait, et qu'il y avait des points en litige qui inté-



ressaient toutes les circonscriptions de pilotage du St-Laurent, on a à ce moment-là, en mil neuf cent soixante (1960), formé le mémoire dont nous avons parlé précédemment, et qui contenait tous les points en litige.

Subséquemment, une résolution a été passée à l'effet que le président de la Fédération assisterait, à titre d'observateur, aux rencontres entre les corporations-membres et les Armateurs, dans le comité conjoint, y compris le gouvernement. Le président de la Fédération n'était là qu'à titre et assistait seulement comme observateur.

Il n'était pas là aucunement pour discuter de la politique de telle corporation, pour telle demande ou telle chose.

Naturellement, si dans ces sujets-là, il y avait des sujets qui étaient d'intérêt à toutes les corporations, le président pouvait en être au courant, et si plus tard le litige était référé à la Fédération, le président était naturellement bien au courant de la chose.

Q Est-ce que, par exemple, les frais, honoraires professionnels, ainsi de suite de ces négociations lors des rencontres avec les Armateurs et le ministère des Transports étaient assumées par la Fédération ou par chaque groupement-membre?

R Par chaque groupement-membre.

Q Et est-ce que la Fédération ou son président avait quelque chose à dire dans les demandes


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

présentées par chaque groupement-membre à l'autorité de pilotage et aux Armateurs, lors des rencontres?

R Aucunement.

Q Vous avez mentionné tout à l'heure qu'en mil neuf cent soixante (1960), vous aviez présenté votre mémoire, le mémoire de la Fédération...

R Des Pilotes.

Q A un certain nombre - des pilotes du St-Laurent - à un certain nombre de députés, après l'avoir présenté au ministre des Transports. Est-ce que ceci ne constituait pas ce qu'on a qualifié de "pressions politiques indues."

R Aucunement. D'ailleurs, pressions politiques indues de la part des pilotes n'ont pas été exercées; je crois que nous avons exercé nos privilèges de citoyens canadiens, et en fait de pressions politiques indues, je crois que les Armateurs ayant parmi leurs membres des sénateurs et autres, ils sont dans une position bien mieux placée que nous autres pour faire des pressions politiques très fortes.

Q En mil neuf cent soixante (1960), donc, vous avez eu cette difficulté qui a duré jusqu'au mois d'octobre, la présentation du mémoire de la Dominion Marine et de la Shipping Federation?

R Au début de mil neuf cent soixante et un (1961), comme j'expliquais, il y avait une question qui revenait, d'imposer le service civil aux pilotes de la circonscription du Haut St-Laurent.

La Fédération fut saisie de ce

sujet, et nous avons fait des protestations énergiques auprès du ministère pour que ceci ne soit pas imposé aux pilotes contre leur gré.

Q Est-ce qu'il ne s'agissait pas quand même d'un problème qui concernait une seule corporation, alors que ce matin vous nous avez dit que vous ne vous préoccupez que des problèmes d'intérêt général.

R Avec cette affaire de service civil, il est bien vrai que c'était pour une seule circonscription de pilotage sur le St-Laurent; après en avoir discuté en comité, tous étions d'avis que ceci n'était que la première bouchée dans le gâteau, et que subséquemment, on essayerait d'entrer les pilotes sur le système de service civil, circonscription par circonscription. Et d'ailleurs...

Q Est-ce qu'en mil neuf cent soixante (1960), en outre, vous avez fait quelques représentations en rapport avec l'adoption du bill C-80?

R C'est exact. Le vice-président de la Fédération, alors, s'est occupé de faire certaines représentations devant le Sénat, sur ce bill C-80.

Q En mil neuf cent soixante et un (1961), est-ce qu'il y a eu des activités importantes de la Fédération? Est-ce que vous avez eu quoi que ce soit à voir en rapport avec la présentation à la chambre du bill C-98?

R Oui, le bill C-98 introduit à la chambre des Communes et au Sénat avait la clause numéro 15 qui cherchait à exempter des droits de paiement obli-


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



gatoire aux navires de lacs américains.

Lors de l'entente avec le ministre des Transports, du treize (13) octobre, nous avions donné notre parole que nous ne ferions aucune pression pour collecter les droits de pilotage qui leur avaient été imposés, jusqu'à temps que les négociations en cours, dans le temps, entre le Canada et les Etats-Unis, étaient terminées.

En juillet mil neuf cent soixante et un (1961), les négociations étaient terminées, et le gouvernement présentait ce bill C-98 qui, par la clause numéro 15, cherchait à exempter ces barges de lacs américaines.

Nous avons alors fait des représentations devant le comité des canaux, chemins de fer et..... transport, je crois.

Q Lignes télégraphiques et peut-être quelque chose encore, aussi?

R Afin que cette clause 15 soit retirée du bill. Mais, malheureusement, ce fut peine perdue, la loi passa.

Q Et est-ce que vous aviez demandé antérieurement à participer ou à être informé des négociations en cours avec le gouvernement américain ou les autorités américaines sur l'adoption du bill C-80 - pardon, excusez-moi - sur la mise en application du bill C-80, au cours de mil neuf cent soixante (1960) et mil neuf cent soixante et un (1961).


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



R Oui, nous avions demandé au ministre que notre conseiller juridique et un pilote assistent à ces débats, mais ceci nous fut refusé.

L'autre article dans le bill C-80, qui est aussi étrange, le gouvernement nous disait qu'on voulait éliminer les pilotes non licenciés à faire du pilotage dans les eaux strictement canadiennes, et l'amendement au bill C-98, article 16, quoique relevant l'amende qui pouvait être imposée à quelqu'un qui faisait du pilotage sans certificat ou sans licence du gouvernement, l'amende a été élevée, mais la peine de prison qui était prévue auparavant fut enlevée de cette loi, et je crois qu'aujourd'hui, ce qui se fait encore, c'est que les pilotes non-licenciés et de nationalité américaine qui font du pilotage dans ces eaux, si au lieu de les poursuivre en justice pour une amende, on les mettait en prison pour un mois, les résultats deraient beaucoup plus efficaces.

Q Revenons en mil neuf cent soixante et un (1961). Donc, vous avez fait des représentations sur le bill C-98. Est-ce qu'il y a eu d'autres actes importants de la Fédération, en mil neuf cent soixante et un (1961)?

R Nous avons pris connaissance, par l'entremise de monsieur Jean-Guy Chartier, qui était alors président de la Corporation des Pilotes du St-Laurent et de la Voie Maritime de suggérer de mettre un tarif fixe, mettre un taux de Montréal à Cornwall, au lieu d'avoir un tarif selon le tonnage et le tirant

d'eau du navire.

Lors de cette offre, cette circonscription de pilotage et la Fédération se sont objectées, mais le ministère a décidé de faire une offre assez alléchante et l'a mise dans les "by-laws" de la circonscription.

Q Et en mil neuf cent soixante-deux (1962), quels sont les évènements les plus marquants dont s'est occupée la Fédération?

R .....

Q Ou avez-vous d'autres points que vous aimeriez souligner en rapport avec mil neuf cent soixante et un (1961)?

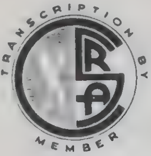
R Voici: Nous avons, en mil neuf cent soixante et un (1961), préparé les mémoires, et nous les avons remis au ministre, ainsi qu'à la Dominion Marine et aux représentants de la Shipping Federation.

Q Il s'agit des mêmes mémoires dont nous avons parlé antérieurement?

R C'est ça.

Q Est-ce qu'il y a d'autres points dont la Fédération s'est occupée, que vous aimeriez souligner?

R Oui. Si vous permettez, je vais référer aux minutes, ici..... je vois que, encore une fois, sur la perception des comptes dus, nous avions continué à faire des pressions auprès de l'autorité gouvernementale afin que la collection de ces droits de pilotage qui étaient dus se fasse plus rapidement.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

C'est tout ce qui me vient à la mémoire, pour le moment.

Q Est-ce qu'il y a des points que vous aimeriez soulever en rapport avec mil neuf cent soixante-deux (1962)?

R .....

Q A votre connaissance, monsieur Bédard, vous avez souligné un point en rapport avec la perception des comptes; à votre connaissance, est-ce que la Corporation ou la Fédération des Pilotes ont jamais demandé de se charger eux-mêmes de la perception des droits de pilotage?

R Je crois que oui; je ne pourrais dire de façon officielle, mais je crois qu'à un moment donné, nous avons dit au ministère du Transport que si ça ne fonctionnait pas mieux que ça, qu'on serait prêt à faire la collection nous-mêmes.

Q Est-ce que ç'aurait été fait verbalement ou par écrit?

R Je ne me rappelle pas. C'est quelque chose de mémoire, et dont je n'ai pas lu de document récemment.

Q Est-ce qu'il s'agit d'un point qui a été mentionné récemment, ou si ça fait de nombreuses années?

R Pas de nombreuses années.

Q Est-ce que ce serait postérieurement à mil neuf cent soixante (1960)?

R Je ne crois pas, je crois que c'est


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

depuis mil neuf cent soixante (1960).

Q Postérieurement?

R Postérieurement, oui.

Q Maintenant...

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Quelle aurait été la réponse du ministère, à ça?

R Je crois, monsieur Jacques, que c'est probablement quelque chose de verbal qui a été dit, parce que je ne crois pas être capable de trouver quelque chose de concret là-dessus.

LE PRESIDENT:
Ce n'était pas vraiment une question.

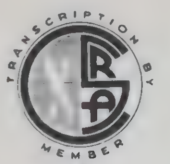
Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q C'était plutôt une affirmation, comme a dit le témoin?

R Peut-être. Enfin, avant de m'aventurer plus loin sur cette question, je pourrais regarder dans les minutes ou dans la correspondance, voir s'il y a quelque chose à ce sujet.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:
Si je peux interrompre, Votre Seigneurie
...

LE PRESIDENT:


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Oui.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada: Dans la lettre du ministre, datée du neuf (9) septembre mil neuf cent soixante(1960), adressée à monsieur Paul Bailly, je vois la remarque suivante: " With respect to Item E, undue delays in the collection of pilotage dues, I am informed that the sum involved has now been reduced to a comparatively small figure, taking into consideration the total gross earnings of the districts. As you are aware, the Department has exerted far more pressure in the matter of collecting these overdue debts than was heretofore the case and I assume further causes for complaint on this score are unlikely to arise."

LE TEMOIN:
R Je dois dire qu'il y a eu un peu d'amélioration, aussi; le problème, aujourd'hui, est beaucoup moins aigu.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes duSt-Laurent: Votre Seigneurie, avant d'aborder les évènements de 1962, je comprends


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO



que ça représenterait...

LE TEMOIN:

R A l'automne de mil neuf cent soixante et un (1961), les corporations-membres nous ont mis au courant qu'elles avaient reçu une lettre du sous-ministre des Transports, lettre que je crois avoir été déposée à Québec, nous avisant que le ministère pourrait avoir l'intention de charger pour des frais d'administration et frais de bateaux-pilotes à ces corporations-membres.

Comme on se rappelle du témoignage de Québec, cette première lettre était plutôt ambigüe, et on se demandait qu'est-ce qui en était de cette histoire-là et cette lettre ayant été reçue par plusieurs corporations-membres, nous fut soumise à la Fédération. Mais nous avons alors demandé aux corporations qui avaient reçu cette lettre d'écrire au député ministre pour avoir de plus amples explications à ce sujet.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Vous voulez dire: Le ministre, dans ce cas-là - ce n'est pas encore un autre député, celui-là?

R Le sous-ministre.

Q Je crois comprendre que les évènements de 1962 pourront prendre quelques minutes, Votre Seigneurie, et je pourrais peut-être reporter la discussion sur ces évènements lors de la prochaine séance, si vous

permettez, on pourrait peut-être ajourner maintenant.

LE PRESIDENT:
Vous allez commençer avec le problème sur ce qui est arrivé par la suite, en 1962. Très bien, nous allons ajourner sur ça.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Il restera les événements de mil neuf cent soixante-deux (1962), jusqu'à la création de cette Commission.

LE PRESIDENT:
Très bien, nous allons ajourner jusqu'à lundi matin à dix heures, même place.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Et je crois comprendre que le capitaine Gendron témoignera lundi matin?

LE PRESIDENT:
C'est ça.

ADVENANT 4:55 HEURES P.M., LA COUR EST AJOURNEE A 10:00 HEURES A.M. LE 7 OCTOBRE 1963.

\- ET LE DEPOSANT NE DIT PLUS RIEN POUR LE MOMENT -


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Je, soussigné, sténographe officiel, étant dûment assermenté, certifie par les présentes que la déposition ci-dessus est la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques.

G. OSCAR BOISJOLY
Sténographe Officiel.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

